Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda

Versión Taquigráfica que forma parte del Acta Nº 109

RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL EJERCICIO 2012

Reunión celebrada el día 24 de julio de 2013

(Asisten autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR PRESIDENTE (Gamou).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 35)

———La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a una delegación bastante numerosa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas integrada por el señor Ministro, Enrique Pintado -viejo amigo de esta Casa que solía sentarse a mi lado-; el Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; la Directora General, doctora Viviana Repetto; la Adscripta a la Dirección General, Marianela Martínez, el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo; el Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño; el Director Nacional de Arquitectura, arquitecto Jorge Lima Valverde; el Director Nacional de Transporte, Felipe Martín; la Directora Nacional de Planificación y Logística, ingeniera Beatriz Tabacco; la Adscripta a la Dirección Nacional de Planificación y Logística, Virginia Costa; el Director Nacional de Topografía, agrimensor Jorge Franco; el Director Nacional de Descentralización y Coordinación Departamental, doctor Ernesto Cesar; el Presidente de AFE, Jorge Setelich; el Vicepresidente de AFE, Álvaro Fierro; el Director de AFE, Mauricio Cusano -también un viejo amigo de esta Casa, quien por cierto nunca quería que se aprobaran artículos sin lectura-; la Directora Nacional de Transporte Ferroviario, escribana Magalí Mauad; el asesor del señor Ministro, Julián Kanarek, y el Coordinador de gabinete, Andrés Copelmayer. Por la OPP concurren la señora Susana Yaques y el señor Marcos Chávez.

La última vez que el señor Ministro estuvo acá, quien habla no era abuelo; ahora quien preside es abuelo de un nietito de veinte días.

Luego de la exposición general, analizaremos los artículos 31 y 187 a 193.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar quiero aclarar que la delegación numerosa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no es una circunstancia excepcional. En cada Rendición de Cuentas de este Período siempre hemos concurrido con una delegación numerosa por el respeto que nos merece el Parlamento.

El esquema es, en primer lugar, informar y rendir cuentas de lo realizado en el año 2012. No vamos a contestar las preguntas que tengan que ver con el plan 2013. Tenemos previsto rendir cuentas respecto a lo que hicimos en 2012 mediante una intervención general de mi parte y luego de los Directores de Vialidad, de Transporte, de Hidrografía, de Arquitectura, de Convenios, de Descentralización y de Topografía.

Los artículos relativos al ferrocarril, más allá de las consideraciones que en lo personal hará quien habla, serán fundamentados por el ingeniero Pablo Genta, quien en todo este período ha tenido a su cargo la responsabilidad de llevar adelante las propuestas de reforma del ferrocarril. Él argumentará los tres artículos relativos a la reforma ferroviaria. Los otros tres los argumentará quien habla en la exposición general.

Obviamente, en el tema del ferrocarril, que está candente, solicitaré hacer alguna intervención particular y, ya que estamos en un ámbito político, algunas aclaraciones políticas. En este esquema de respeto al Parlamento, de profundización de la información de Rendición de Cuentas y de fundamentación de los artículos que ponemos a vuestra disposición para su discusión, me permito hacer esta introducción general.

Seguimos en el rumbo que tiene el Ministerio desde hace mucho tiempo. Lo vuelvo a aclarar acá en el Parlamento por Rendición de Cuentas creo que por tercera vez: este es el único Ministerio que dispone de un crédito presupuestal y de un tope de ejecución. En términos sencillos, es el techo y el cielo raso: el techo es el crédito y el cielo raso es el tope; para llegar al techo hay que levantar el cielo raso. Desde un punto de vista más poético: el crédito es la ilusión y el tope la cruda realidad. Por lo tanto, nosotros no podemos gastar más del tope asignado. ¿Por qué en la contabilidad de las finanzas públicas existe este instrumento que es de larga data en los Presupuestos? Los parlamentarios que tienen experiencia -aquí veo algunos que tienen mucha experiencia- saben que este instrumento de crédito y tope para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es una herramienta de contabilidad que se utiliza en muchas partes del mundo y que permite que las movilizaciones positivas de la economía tengan la posibilidad de moverse sin necesidad de una nueva ley parlamentaria. ¿Qué quiere decir esto? Que si los números de la economía superan las expectativas de recaudación y distribución del Presupuesto general y hay excedentes, estos se pueden utilizar -si hay decisión política al respecto- subiendo los topes, acercándolos al crédito y nunca superándolo.

Por lo tanto, para nosotros el tope es la cruda realidad y en ella nos movemos. Estamos hablando de inversiones, y este es un Ministerio que exhibe con orgullo que es el tercer año consecutivo -serán dos más después- en el que ejecutamos el 100% de los recursos que tenemos habilitados desde el punto de vista presupuestal.

Hemos realizado una inversión de US$ 232:000.000 en rehabilitación y mantenimiento de rutas, que es uno de los elementos principales de nuestra acción. Hemos batido un récord en este período, con algunas cuestiones que van marcando lo que es el cambio de diseño de la infraestructura de logística y transporte y el rediseño de la malla vial, solo por citar algunos ejemplos, porque no voy a cometer el error de enumerar toda la cantidad de intervenciones que hacemos en los 8.780 kilómetros de ruta que están bajo nuestra jurisdicción. Pero, un ejemplo paradigmático de estos cimientos del futuro de los que hablamos, son los desvíos de tránsito pesado en Pando -acá algunos señores Diputados los deben haber transitado-, de Dolores, la doble vía en la Ciudad de la Costa -como una vía de turismo- y los accesos al Aeropuerto Internacional de Carrasco por Camino Carrasco, obra a la que estamos contribuyendo y los trabajos -esto sí, para el cambio de lo que será la matriz logística del país, en una mirada a 50 años- de construcción del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha, a los efectos de que el centro económico del Uruguay se traslade, por esta decisión que estamos tomando hoy.

Como paradigmático, estamos celebrando la rehabilitación total de la navegabilidad del puerto de La Paloma. En unos días estará zarpando el buque que tendrá una carga inaugural de madera que irá desde La Paloma al puerto de Fray Bentos y evitará que 5.000 toneladas de madera circulen por camión en las carreteras, yendo por mar. Pero, no estamos pensando solo en un puerto maderero, como estamos dejando constancia a partir de las realidades. Nosotros consideramos que el desarrollo no es a pesar de la gente; es con la gente. Y fue con la gente que acordamos obras accesorias que serán detalladas aquí, que nos permitan llegar sin interferir con la actividad turística, prohibiendo la circulación de camiones en los meses de diciembre, enero y febrero y acopiando esa madera para que ese buque semanal de 5.000 toneladas llegue al puerto de Fray Bentos, pero no solo queremos trabajar madera en La Paloma. Se lo dijimos a los vecinos y estamos cumpliendo. Estamos dando el muelle siguiente a la Administración Nacional de Puertos para que allí ponga los servicios de pesca de altura y algunos servicios a embarcaciones que están trabajando en la plataforma continental en búsqueda de petróleo. También estamos pensando en dar a los pescadores artesanales las mismas comodidades que tienen los pescadores de Punta del Este para vender sus mercancías y darles espacios. No hablo del puerto deportivo, porque ese ya lo construimos en el período pasado, solo que lamentablemente en alta temporada tiene una ocupación del 50% de las amarras. Esto tiene una explicación. A los que andan en yate, no les gustan los mares tormentosos; necesitan andar en mares calmos, porque sus costumbres tienen que ver con estar con los amigos, tomar algo y, en mares tormentosos, es muy difícil que las cosas se mantengan en su lugar. Aunque en la Feria de Cruceros de Miami hemos buscado que algunos cruceros temáticos, ecologistas y de otro tipo puedan venir a La Paloma y utilizarlo como un centro de baraje, todavía no lo hemos logrado.

Otro elemento del cual nos sentimos orgullosos y que fue votado aquí en el Parlamento a propuesta nuestra es el boleto estudiantil, que está beneficiando a 57.556 alumnos del Segundo Ciclo de Enseñanza Secundaria.

Por otra parte, hemos realizado la mayor campaña de seguridad vial, involucrándonos en una política de Estado, a través de una campaña que no será una excepcionalidad, sino que tendrá una continuidad anual, porque creemos que este flagelo lo tenemos que combatir entre todos, no solo con obras de infraestructura -que son importantes-, porque la mayor causa de accidentalidad del Uruguay es la conducta humana. Si no cambiamos la conducta, es imposible que se eviten los accidentes

Ahora quiero mostrarles la evolución de toda la ejecución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, desde 1994 a la fecha, en lo que tiene que ver con el sector vial. Acá podemos ver barras de distintos colores. Una corresponde a las concesiones que hacemos a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo y la CVU; otra a las concesiones privadas que tenemos en algunas rutas; otra a los topes de otras Direcciones -porque este es el esquema de todo el Ministerio-, que aparecen en color verde; otra a las transferencias a la caminería rural, en color amarillo, y otra a lo que es la acción presupuestal en vialidad. Como ven, desde 2008 a la fecha -después se va a ver más claramente- hemos tenido un comportamiento regular en la inversión de los diferentes recursos de las distintas Direcciones. Específicamente en las rutas, como se aprecia en la próxima gráfica y en otra que vamos a ver después, se ve lo mismo pero con mucha más contundencia. Desde 2008 a la fecha, la inversión en vialidad ha superado el promedio de US$ 200:000.000. En la siguiente gráfica vamos a ver cómo va evolucionando desde 1994. En 2008 hay un pico de US$ 253:000.000 y en 2012 de US$ 232:000.000. Estamos invirtiendo, y la gráfica que apreciamos explica la investigación, encuesta o medición que hizo el Foro Económico Mundial, el Foro de Davos, que es una institución que está lejos de ser de izquierda y amiga del Gobierno uruguayo. Allí se reúnen empresarios, capitalistas del mundo, vinculados a cosas totalmente distintas a las que nosotros intentamos representar. En el índice de competitividad de 2012 del Foro Económico Mundial figura que Uruguay ocupa el segundo lugar de América del Sur, después de Chile, en el estado general de las infraestructuras. En el estado de las rutas y malla vial, ocupamos el tercer lugar de América del Sur detrás de Chile, que es el primero, y Ecuador, que es el segundo. En calidad y cantidad de servicios portuarios estamos en segundo lugar detrás de Chile -nosotros siempre estamos después de Chile-, y en calidad aérea estamos segundos en Sudamérica, también detrás de Chile. Si bien reconocemos lo que nos falta en materia de infraestructura, no podemos dudar que tenemos una posición de privilegio en América del Sur, la que obviamente queremos superar porque los segundos puestos no nos gustan, queremos ser los campeones.

En lo que tiene que ver con la vialidad, ustedes saben que tenemos 8.780 kilómetros de red nacional y unos 49.788 de red departamental. La responsabilidad nuestra es sobre la red nacional más allá de que contribuimos, como se ve en la siguiente diapositiva, con la caminería rural y departamental. En lo que tiene que ver con lo presupuestal hemos invertido US$ 119:510.119 que abarcan 6.816 kilómetros de rutas y en las concesiones viales US$ 87:000.000, que abarcan 1.968 kilómetros de ruta. Las transferencias a las Intendencias para 11.200 kilómetros son de unos US$ 25:500.000, lo que representa una inversión de US$ 232:000.000.

En la siguiente diapositiva, ustedes verán las distintas formas de gestión de la malla en la que se está interviniendo y a quién le corresponde cada cosa: concesión, corporación vial, dirección de vialidad, mantenimiento contratado, obras por contrato. Específicamente hay un desglose en las obras de los puentes, intervenciones en rutas y cantidad de kilómetros, tanto para la red vial como para las concesiones viales. Lo mismo ocurre con los mantenimientos: hay un desglose por obras de rehabilitación y de mantenimiento en las distintas concesiones.

En cuanto a la seguridad vial, que es la tercera de esta rama, se muestran todas las inversiones que hemos hecho en demarcación, señalización, y todas las cuestiones relativas a la seguridad vial.

Siguiendo con este esquema -insisto en que les hemos repartido materiales que incluyen esta presentación que estamos haciendo y algunos datos más para que los señores Diputados puedan analizar y visualizar estas intervenciones en el territorio-, la siguiente gráfica muestra las obras de adecuación en centros poblados con reductores de velocidad y todo lo que tiene que ver con seguridad vial e intervenciones en el territorio.

A continuación, ustedes verán en detalle qué recibe cada departamento, tanto en el programa de caminería departamental como en el forestal, y cómo se completan esos $ 500:000.000, US$ 25:500.000, que componen este programa.

En materia de transporte también estamos asistiendo a una evolución muy positiva en el crecimiento de pasajeros del transporte suburbano, no así en el de corta, mediana y larga distancia. Esto se explica porque hay transferencias de un lado a otro por las decisiones que se tomaron con los boletos más baratos en el área metropolitana. De todos modos, la evolución en el número de boletos y pasajeros transportados está alcanzando una meseta importante que no tiene bajas, lo que está reflejando también la situación económica del país.

En la otra gráfica les mostramos cómo se distribuyen esos 57.556 alumnos, por quién son transportados, cuánto estamos reportando a las empresas de transporte y cuál es la inversión en el subsidio al boleto gratuito. Se trata de US$ 259:000.000 distribuidos por ciclos, y aquí se ve cuánto estamos invirtiendo en cada uno. Los Intendentes nos hicieron un reclamo con respecto a los lugares en los que no hay transporte y los alumnos son transportados por camionetas que pagan las Intendencias. Les dijimos que íbamos a buscar los mecanismos necesarios, y logramos que unos 1.600 alumnos recibieran un subsidio equivalente a lo que se les paga a las empresas de transporte. No íbamos a atender la demanda de las camionetas sino a darles lo que damos al sistema; esto es lo que genera esos US$ 38:105.000

Por otra parte, ustedes verán un conjunto de acciones que tienen que ver con los controles de los vehículos en distintos lugares para preservar la infraestructura rural; cuántos vehículos se controlaron y cuántas contravenciones se detectaron. La verdad es que estamos ejerciendo una labor de control muy grande; en la gráfica circular se puede ver cuáles son las contravenciones más populares o las más repetidas. Por ejemplo, el 56% de las contravenciones tienen que ver con exceso de peso; en segundo lugar, empatando con la documentación, está el exceso en las dimensiones de los vehículos y los problemas de documentación. Hemos tenido una actitud de control muy importante que tiene que ver con cómo ayudamos a que se preserven las rutas y la seguridad vial respetando los pesos que admite la infraestructura vial.

En la siguiente diapositiva les mostramos un esquema que muestra la solución de un problema endémico de Nueva Palmira. No sé si se habrán percatado de que este es el primer año en el que no aparece como una noticia mala las protestas de los vecinos de Nueva Palmira porque en plena zafra los camiones se aglomeran. Acá hubo un trabajo interno del Ministerio convergiendo con distintas Direcciones: la Dirección de Transporte, de Vialidad, de Planificación y Logística y de Topografía, junto con la Intendencia de Colonia, el Municipio y los vecinos de Nueva Palmira. Es así que establecimos la habilitación de playas de estacionamiento -que se muestra en la gráfica-, una zona de exclusión para la circulación de los camiones y el triángulo de preembarque que es el que ordena, a través de un "software", la entrada a las distintas terminales portuarias de Nueva Palmira. El sistema funciona de tal modo que los camiones tienen que ir a las playas de estacionamiento habilitadas, que solicitan una hora de ingreso a la playa de preembarque, y a partir de esa hora se les da ingreso al puerto para ordenar la descarga. Quiero decir que, además de hacer obras, encontramos esta solución porque ponemos la oreja y escuchamos las demandas de la gente. Esta es una conducta que tenemos permanentemente. El último ejemplo de esto se está dando en La Floresta, donde estamos construyendo el cruce a desnivel que permitirá eliminar el semáforo. Dialogamos con más de doscientos vecinos que tenían ciertas aprensiones y así fuimos resolviendo los problemas, aceptando sus sugerencias. Si bien tenemos el saber técnico no creemos estar por encima de nadie, y somos conscientes de que si la gente no vive el avance y el desarrollo como un progreso, algún error estamos cometiendo. Créanme que este proceso a veces es mucho más difícil y lento, pero por suerte la gente termina aplicando sus conocimientos y adhiriendo a las distintas intervenciones que estamos planteando.

Otro ejemplo es lo que nos pasó en el desvío de tránsito pesado de Pando. Había algunos problemas vecinales que resolvimos dialogando con la gente.

En esta gráfica se observa cómo ha aumentado el tráfico en Nueva Palmira. La evolución del promedio por día y el máximo que hemos tenido en distintos meses es geométrica. Ha habido una evolución importantísima y, sin embargo, los problemas se han reducido al mínimo.

Por otra parte, el transporte aéreo tiene que ver con la movilidad de pasajeros en Carrasco. Voy a referirme a este tema de dos maneras. Este es el segundo año récord de ingreso de pasajeros al aeropuerto de Carrasco, a pesar de los problemas que generó el cierre de Pluna. Nosotros, lejos de lamentarnos por los problemas que teníamos, nos remangamos y salimos a buscar empresas que pudieran cubrir los espacios que quedaban descubiertos, inclusive el de Iberia, que abandonó el destino Montevideo-Madrid. Hicimos una alianza mancomunada con el aeropuerto de Carrasco y salimos a buscar a los distintos operadores. Fuimos exitosos

con Air France, que después de años volvió a conectar Montevideo con París, a través de Ezeiza. También tuvimos éxito con Air Europa, porque los fuimos a buscar y hoy estamos teniendo una conectividad con Europa superior a la que teníamos antes. No nos quedamos solo con eso, puesto que el año pasado iniciamos contactos con Turquía y con Katar, para ver si podemos conectar Asia a través de Uruguay. Obviamente, no pensamos en Uruguay como único punto de conexión con Asia sino como alguna escala que pudiera ser atractiva. También estamos trabajando en la posibilidad de que se amplíe el negocio aeronáutico, y que al Uruguay lo vean como centro regional. Espero que en breve esto sea una realidad.

De la otra manera que lo diría es que si no hubiera existido el año 2011 estaríamos hablando de 2012 como el año récord de pasajeros en el Uruguay. Digo esto porque la baja de lo que entra al país, que es lo central, apenas fue de 1,34% en la conectividad punto a punto. El déficit fue un poco mayor en los tránsitos, pero estos no quedan en el país y algunos ni se bajan del avión. Son importantes porque sirven para generar una propaganda de la marca país y captar algún público marginal.

De acuerdo con los datos que están aquí, observamos que recuperamos la conectividad en tiempo récord. Cuando tuvimos problemas de conectividad en 1999 se tardaron diez años en recuperarla. Ahora, la conectividad perdida la recuperamos en seis meses. ¿Esto es para alegrarnos? Sí, por supuesto que sí. Pero, ¿nos conforma? No, no nos conforma porque queremos ir a más. Esta no es la conectividad que el Uruguay necesita. Estamos colaborando en las obras de infraestructura, a través de los US$ 4:000.000 que le dimos a la Intendencia de Canelones, y de los US$ 4:000.000 que estamos dispuestos a aportar a Montevideo para que culmine la obra de doble vía de Camino Carrasco, que tiene que ver con la manera de fortalecer la opción carga del aeropuerto de Carrasco para que la terminal aérea de carga -que tiene los mismos beneficios que el puerto libre- también represente un elemento fundamental para la salida de nuestra producción.

En lo que tiene que ver con el transporte marítimo y fluvial, obviamente, Colonia sigue siendo el principal puerto de pasajeros, con una cifra de dos millones. Le sigue Montevideo, pero también se han destacado Carmelo, Bella Unión y otros. Tenemos una gráfica de cuántos pasajeros se movilizan en el país por vía fluvial y se advierte el peso de Colonia.

La gráfica correspondiente a la Dirección Nacional de Hidrografía muestra la evolución que ha tenido la inversión en puertos deportivos y en obras de infraestructura. Estamos en una etapa de crecimiento de esa inversión y con resultados tremendamente positivos, lo que nos pone muy contentos. A modo de ejemplo podemos citar las obras en el puerto de La Paloma -con US$ 4:000.000 de inversión este año-, en el atracadero del puerto de Carmelo -US$ 808.000 de inversión-, las intervenciones en Punta del Este -US$ 4:361.000-, la rehabilitación del muelle de madera en el puerto de yates de Colonia -una inversión de US$ 468.000-, las de la dársena de Higueritas -US$ 3:200.000- que completa el circuito de turismo náutico del río Uruguay -la dejamos casi a nueva; nos falta reformar la terminal fluvial que se hará en breve-, y en La Charqueada, donde se ejecutaron obras complementarias a las del Período anterior en una pequeña sede náutica por una inversión de US$ 181.000.

También existe un detalle de la otra rama de actividades de la Dirección Nacional de Hidrografía, que tiene que ver con relevamiento, batimetría y estudios hidráulicos, a los que se va a referir el señor Director.

En la Dirección Nacional de Arquitectura nosotros empezamos a trabajar en un convenio con la Facultad de Arquitectura para la trazabilidad de la obra pública. Esto es algo totalmente innovador, que implica un registro de las distintas intervenciones que se van haciendo en la obra pública, de tal modo que quien vaya a intervenir nuevamente sepa lo que se hizo antes y cómo se ubicó. En la gráfica aparecen las etapas del programa de trazabilidad. Esto implicará que esa trazabilidad culmine en una difusión pública de los datos existentes.

También queremos hacer referencia a algunas obras que tienen que ver con la conservación de edificios patrimoniales. Estamos intentando que nuestros obreros de Arquitectura se transformen en una especie de elite de la albañilería nacional, que se dedique al patrimonio. Para ello se han hecho contrataciones, como la de una asesora profesional formada en México, que tiene una larga experiencia en conservación patrimonial. Ya empezó a capacitar a obreros y a técnicos a efectos de dotar a nuestros obreros de las destrezas necesarias, no solo para la conservación del patrimonio público sino también -ojalá sea así- para vender servicios a los privados para conservar patrimonio nacional privado. Podemos señalar las intervenciones en la Casa Pérsico, en la Escuela Brasil, en el Cabildo de Montevideo y en la Estancia Narbona, entre Carmelo y Nueva Palmira.

También es interesante señalar cómo han evolucionado los ingresos que nosotros recibimos, como gran empresa constructora del Estado, de las otras agencias estatales para destinarlos a obras. Concretamente, empezamos con $ 87:000.000 pero ya estamos en $ 346:000.000. Ese es el dinero que se nos pasa para ejecución de obras. Como se puede ver, desde 2006 a la fecha esta es la cifra más importante. Ya lo era la del año pasado, pero esta es aun más importante y ha sido una evolución realmente trascendente que casi cuadruplica la del inicio de la gestión. Esto da cuenta de una actitud que nosotros cambiamos: lejos de esperar que las obras vengan, la Dirección Nacional de Arquitectura salió a buscarlas, tratando de pactar convenios con distintas instituciones. En la gráfica que se está exhibiendo vemos claramente cómo ha sido la evolución de los ingresos destinados a obras provenientes de agencias estatales.

Por último, la Dirección Nacional de Topografía ha hecho -y sigue haciendo- un trabajo tremendamente bueno con las expropiaciones que preparan el terreno para la construcción del "by pass" en Nueva Palmira, los trabajos en Ruta Nº 90 y la expropiación de una finca lindera con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para instalar el archivo de la Cartera, que actualmente no está ubicado en el mejor lugar de nuestro edificio y podría generar alguna dificultad si seguimos cargándolo con peso. Los trámites de expropiación para el Puerto de Aguas Profundas también implicarán un trabajo muy fuerte.

En cuanto a otras actividades que tienen que ver con la aplicación de nuevas tecnologías y métodos para el registro de lo que hacemos en topografía, el nodo periférico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para infraestructura de datos espaciales, y todo el sistema de información geográfico de la Cartera, están sufriendo una transformación lenta pero consecuente e inexorable. También hemos hecho una apertura de topografía hacia el exterior, hacia la comunidad, y con la gente de España, del proyecto gvSIG Batoví, disponemos de un software libre para enseñar geografía a los niños a través del Plan Ceibal

Asimismo, se han hecho convenios con la Fundación Ricaldoni para ir mejorando el archivo de planos y expropiaciones y hemos realizado un trabajo de georreferenciación de las vías férreas, conjuntamente con AFE. En la Rendición de Cuentas pasada les informamos que habíamos avanzado en los archivos de los planos de mensura, y ya estamos georreferenciando los de 1970 a la fecha. En este sentido, hay un proyecto nuevo que luego explicará el Director Nacional de Topografía.

Estimados Diputados: este es un muy breve resumen, a cuenta de lo que van a decir los Directores, sobre el trabajo que hemos hecho durante este año, trabajo del que nos sentimos orgullosos. El orgullo es sentirse parte de un equipo que lidera otros equipos del Ministerio que dan lo mejor de sí para exhibir el logro de ejecutar el 100% de los recursos que tenemos para inversiones. Si no ejecutamos más es porque no tenemos más. No digo esto a modo de queja, porque cuando era parlamentario detestaba la actitud de aquellos Ministros que integraban un Consejo de Ministros, acordaban el Presupuesto con el Presidente y venían al Parlamento a quejarse de lo poco que tenían. Yo no hago eso porque comparto los criterios con que mi Gobierno distribuyó los recursos, privilegiando la educación, la seguridad y la infraestructura.

Como he dicho siempre, cuando el Presidente de la República nos honró con esta responsabilidad, que asumimos, sabíamos que teníamos dos opciones, porque nadie nos mintió sobre la realidad en la que estábamos. Esto lo digo para cualquier persona que asume una responsabilidad de Gobierno, porque los que gobernamos no estamos para quejarnos. Tenemos que resolver: en las condiciones que aceptamos, debemos crear, transformar y hacer posible el plan de Gobierno y, si no, nos tenemos que ir. Esas son las dos opciones. No estamos en la tribuna parlamentaria para quejarnos de la suerte que nos tocó, porque nadie nos engañó cuando nos dio la responsabilidad, ni a mí, ni a ninguno de los colegas que integramos el equipo de Gobierno. Nos dijeron: "Esta es la realidad; con estos recursos tenés que hacer las mejores transformaciones; si te da la nafta, hacelas; y si no, te vas y si te he visto no me acuerdo". Así de sencillo funcionan las cosas en todos los ámbitos de la vida. Nosotros no eludimos la responsabilidad y no nos quejamos de la realidad que nos tocó. Por el contrario, nos sentimos tremendamente orgullosos de lo que estamos haciendo y no verán ustedes, en ninguna página pública, ninguna queja de este Ministro, sino ratificaciones de que el rumbo estratégico que se trazó el Gobierno está siendo cumplido paso a paso. Como expresaba Lula, con pasos cortos y seguros pero que nos conducen al camino. Como decía el gran maestro, "El camino es la recompensa". Y finalmente, como decía el doctor Fosalba, "No llegaremos nunca, porque llegar es detenerse": siempre habrá una nueva aspiración a la cual llegar, una nueva meta que alcanzar.

En definitiva, esta es la situación en la que nos movemos y por eso sentimos tanto orgullo de estar donde estamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de ceder el uso de la palabra al Director Nacional de Vialidad, la Mesa quiere hacer una consulta a los miembros de este Cuerpo.

Como hoy no vino el Vicepresidente de la Comisión, la Mesa propone como Vicepresidente ad hoc al señor Diputado Groba.

(Apoyados.- Ocupa la Presidencia el señor Representante Groba)

SEÑOR LAZO.- Brevemente voy a complementar la exposición del señor Ministro, que ha sido completa en lo que comprende a la Dirección Nacional de Vialidad.

La misión de esta Dirección es estudiar, proyectar, conservar, construir y promover la estructura vial nacional, asegurando a los usuarios condiciones de accesibilidad, conectividad y circulación económicas, seguras y coordinadas con los otros modos de transporte, dando soporte al desarrollo social y económico del país.

Quisiera hacer algunas aclaraciones sobre los cuadros que se presentaron. El de la ejecución presupuestal 2012 refiere solamente a la parte de la Dirección Nacional de Vialidad dentro del Presupuesto Nacional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es importante dentro de dicho presupuesto: aproximadamente un 70%. Dentro de la ejecución presupuestal, en un primer nivel están las obras por contrato, los contratos de mantenimiento rutinario, de rehabilitación y la seguridad vial, con una inversión de US$ 56:000.000, aproximadamente el 35% del Presupuesto.

En el segundo nivel están los subsidios a CVU y CND; el Ministerio tiene un convenio marco con la Corporación Nacional para el Desarrollo, a través de la Corporación Vial del Uruguay, cuyo repago son los subsidios anuales que vuelca a esa entidad. En este mismo nivel está el Plan de Caminería Rural, que representa US$ 17:500.000, y el Plan Rural Forestal, que son US$ 8:000.000; estos tres rubros representan un 35% del total de la ejecución presupuestal.

En el tercer nivel se encuentra todo lo relativo a las Regionales de Vialidad de todo el país. El mantenimiento de toda la caminería se hace a través de obras por administración, ejecutadas por las propias Regionales, que son diez en todo el país, y en la transparencia que vemos se detalla por adquisiciones, remuneraciones y servicios.

En el cuarto nivel se representa el total de funcionamiento, que corresponde a las remuneraciones en Sede Central, los servicios manejados por Sede Central, las adquisiciones y las consultorías. Como se podrá apreciar en el segundo renglón de la transparencia, en el total de funcionamiento se incluye "Carreteras solidarias" y "Convenios". "Carreteras solidarias" es un emprendimiento que comenzó con el Ministerio de Desarrollo Social, a través del Plan Uruguay Trabaja, por el que determinadas tareas, como el corte de pasto en las proximidades de las ciudades, pasan a grupos de trabajadores de ONG que hubieran participado en los programas del Ministerio de Desarrollo Social y luego de anotarse en el llamado correspondiente esperan ser favorecidos en un sorteo que se hace con escribano público. Los US$ 5:600.000 destinados a este propósito implican un promedio mensual de ocupación de doscientos ochenta y dos trabajadores, y responden a alrededor de veinte licitaciones anuales que se hicieron en 2012.

El total de la ejecución, que son US$ 162:262.000, constituye el total de ese "cielorraso" del Ministerio en lo que tiene que ver con la Dirección Nacional de Vialidad.

Complementando este cuadro aparecen todas las obras de Vialidad realizadas con fondos propios, con las correspondientes concesiones y transferencias, por ejemplo, "Mantenimiento contratado", "Obra de rehabilitación", "Mantenimiento por administración y seguridad vial", que representan US$ 119:000.000 y se operó en 6.816 kilómetros. Por su parte, en "Concesiones viales" -fundamentalmente, a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo- se invirtieron US$ 75:000.000 en 1.843 kilómetros.

En las "Concesiones de Rutas 5 y 8" -dos concesiones heredadas de Administraciones anteriores, que se fueron reduciendo por distintas razones- se invirtió US$ 11:333.000 en 125 kilómetros. Unas de estas concesiones de obra está en la Ruta Nº 5 -a la empresa Hernández y González S.A-, y la otra en Ruta Nº 8, a Camino a las Sierras S.A.

Como ya se indicó, las transferencias a las Intendencias fueron por US$ 17:500.000, por el Plan de Caminería Rural y, por el Plan Rural Forestal, US$ 8:000.000, cuya ejecución se detalla en el cuadro que presentó el señor Ministro.

Los mapas son los mismos que presentó el señor Ministro. Estamos a las órdenes de la Comisión para contestar cualquier duda.

SEÑOR MARTÍN.- Resta poco por agregar a lo que presentó el señor Ministro, y simplemente quiero reafirmar que la Dirección Nacional de Transporte es una Unidad Ejecutora reguladora de servicios que actúa sobremanera en lo que tiene que ver con los servicios que comprenden al transporte, a los pasajeros y a la carga en todo el país.

En materia de movimiento de pasajeros, en el cuadro se muestra la evolución desde el año 2004, marcándose una evolución sostenida de viajes, que el sistema había perdido y que fue restableciéndose con el crecimiento de la actividad. Como ya se señaló muy bien, estamos llegando a una suerte de meseta, donde se verifica todavía un ritmo sostenido de crecimiento en el sector suburbano, que es el que atiende básicamente el ala metropolitana de Montevideo, área donde cada día se concentran más habitantes y donde el papel de la metrópoli ejerce una atracción muy fuerte por el desempeño y ubicación de actividades laborales.

Es importante señalar que ese sistema sostenido que hoy tiene el sector suburbano ha acompañado una serie de medidas que, básicamente, apuntaban a colaborar para que el precio de los viajes estuviera al alcance de la capacidad adquisitiva del público usuario, a través de políticas como la del fideicomiso de administración del precio del boleto, que evitó su aumento indiscriminado por los aumentos del combustible, ya que es el segundo componente más importante de la paramétrica de costos

Por otro lado, también debemos tener en cuenta las políticas de apoyo al segmento de usuarios, especialmente al que estudia en enseñanza media pública, que colaboraron con un notable incremento de la demanda en todo el país.

En el cuadro de la derecha, que corresponde al transporte de corta, media y larga distancia, en el año 2012 se experimenta una leve baja, pero no es del todo significativa ni alcanza para marcar una tendencia. También hay que tener cuenta otros factores, que debemos analizar cómo impactan en este tipo de modalidad de viaje, como por ejemplo las ventas históricas anuales de vehículos cero kilómetro, que seguramente incida en el mantenimiento de la meseta y en otros casos tal vez pueda bajar.

Por otra parte, preocupados por restablecer todas las conectividades terrestres, durante el año 2012 hicimos dos licitaciones para recuperar la bandera uruguaya en las conexiones de Rivera con Buenos Aires y la de Salto con Porto Alegre. La primera ya está operativa y la segunda -cuya licitación se hizo en los últimos meses del año pasado- seguramente estará operativa el próximo mes.

La siguiente transparencia muestra la distribución de abonados de la enseñanza media pública. A partir del año 2012 se incorporó al sistema de subsidio el Segundo Ciclo de Enseñanza Media pública, que representó un notable incremento en la participación de beneficiarios en esta modalidad de traslado que permite contar con cincuenta viajes gratuitos para unir el lugar de residencia con el local de estudio.

En 2012, si tomamos como base la matrícula estudiantil de Enseñanza Secundaria —para el interior abarca a ciento cincuenta y ocho mil ciento once alumnos-, los que están alcanzados por el beneficio son cincuenta y siete mil quinientos cincuenta y seis, lo que representa el 37%. Esta es una cifra importante puesto que casi duplicó el número de beneficiarios con respecto a los estudiantes de los primeros ciclos. Lo que figura más abajo refiere a cómo se distribuyen los alumnos por sistemas de servicio y cuál fue la inversión que se realizó para costear esta política pública de tan alto impacto social.

Los alumnos de primero y segundo ciclo que gozan del beneficio y que se transportan en el área metropolitana a través de los servicios suburbanos son unos quince mil ochocientos. Cabe señalar que hay nueve mil trescientos alumnos radicados en el interior y que igualmente utilizan los servicios que unen su lugar de residencia con sus lugares de estudio por medio de las rutas nacionales y a través de los servicios que regula el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, hay treinta mil ochocientos cincuenta y seis alumnos atendidos por las empresas departamentales bajo jurisdicción y órbita de las Intendencias.

Por otra parte, se hizo un relevamiento de alumnos sin transporte público, es decir, aquellos que viven más alejados y que tienen interés en continuar sus estudios, y ese estudio arrojó que hay mil seiscientos. Por lo tanto, la suma de todos los beneficiarios se eleva a cincuenta y siete mil quinientos cincuenta y seis. La inversión total en 2012 fue de $ 259:096.360.

Otro elemento que queremos señalar en lo que tiene que ver con el transporte público es que, un año más, hemos continuado trabajando con el convenio celebrado con el BPS y con el Ministerio de Salud Pública para que todas las personas pesquisadas y que tienen posibilidades de ser operadas de los ojos no desistan de ello por la dificultad de no contar con el financiamiento de sus viajes. Por lo tanto, durante 2012, se financió el traslado de mil cincuenta pacientes y de veinticinco acompañantes, dentro de un programa que iniciado en 2008 y 2009, prácticamente ha superado el orden de las seis mil quinientas personas cubiertas por este sistema de traslado.

En lo que tiene que ver con la preservación de la infraestructura vial, con esta diapositiva se presenta en qué lugares se ha hecho acento en la colocación de puestos móviles de control, en función de complementar los puestos fijos de que dispone el Ministerio a lo largo de las rutas nacionales. Quiere decir que tenemos quince puestos fijos y actuamos con puestos volantes para cubrir el mayor arco posible de control de todo lo que hoy se está movilizando por las rutas nacionales.

Un hecho nuevo e importante que hay que destacar en 2012 es que, por primera vez, dotamos a todos los equipos móviles con "tablets", con conexión por módem a la base de datos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, algo que jerarquiza la autoridad de los funcionarios, puesto que ya no se pide al regulado la información de lo que porta sino que el propio regulador verifica, a través de la base de datos, las condiciones en que está circulando la unidad. Me refiero a saber si tiene el permiso nacional de circulación, si está al día con la inspección técnica obligatoria, si tiene vigentes sus seguros y si, naturalmente, ha transcurrido por la inspección anual obligatoria que tanto el transporte propio como el profesional de cargas realiza cada año, de modo de verificar la documentación y de ponerse al día con la inspección técnica de la unidad.

En este otro cuadro, vemos las actuaciones que se llevaron a cabo en los controles fijos: en los once puestos fijos y en las quince balanzas, algunas de las cuales controlan en los dos sentidos. Podemos decir que estamos en el año en que se ha llevado adelante el mayor número de intervenciones. En cada uno de los puestos se controló a 1:915.851 vehículos, tanto en Soca -Ruta 8-, en Pueblo Bolívar —Ruta 7-, en Chamizo —Ruta 6-, en Mendoza —Ruta 5-, en San Manuel -Ruta 3-, en Nuevo Berlín —Ruta 24-, en Dolores —Ruta 21-, en Los Arrayanes -Ruta 2-, en Nueva Palmira —Ruta12-, en San José —Ruta 11-, como en Santiago Vázquez, Ruta 1. Allí ven tres pasos de frontera, que son Río Branco, Fray Bentos y Chuy. Todo esto nos arroja una gráfica con los porcentajes de vehículos excedidos de peso, en dimensiones y con problemas de documentación.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Gamou)

——Si bien hemos incrementado el número de inspecciones a lo largo del año, no ha aumentado correlativamente el número de infracciones; esto quiere decir que crece la tasa de respeto. Prácticamente, el porcentaje de los vehículos que contravinieron las normas se ubica en el 0,8% del total pesado; ese es un indicador bastante bueno.

Queremos señalar que durante 2012, fruto de la construcción del área de control integrada de Artigas-Cuaraí —que correspondió a Uruguay-, se instaló un nuevo puesto en Artigas, con una balanza de última generación. Eso nos permite hacer el control de todo el paso de frontera en forma más efectiva.

Otro hecho importante para destacar es que en 2012 cumplimos el primer año de la certificación que obtuvo nuestro laboratorio de pesaje por parte del organismo uruguayo de acreditación; me refiero a la norma Isotec 17025. A partir de 2012, actualizamos todo el equipamiento de infraestructura tanto del laboratorio —que queda en la zona de Garzón y Camino Colman- como de las veintiuna masas patrón, junto con el tractor y remolque con grúa para transportarlas. A través del LATU se realizan las calibraciones de cada una de todas las balanzas existentes hoy en jurisdicción del MTOP en las rutas nacionales. Tanto en lo que tiene que ver con las balanzas como con el pesaje de los vehículos por parte del laboratorio, en 2012 se realizaron 912 calibraciones, lo cual elevó en un 40% los trabajos que se hicieron durante 2011.

Como señalaba el señor Ministro, la próxima diapositiva muestra el trabajo que se llevó adelante para el ordenamiento del movimiento de la carga en Nueva Palmira. Simplemente, quiero rescatar la metodología de

trabajo. En una realidad en la que había mucho desorden, se buscó convocar a todos los actores involucrados, para construir juntos una propuesta lo más consensuada posible y que atendiera los intereses de tipo comercial que existen y que es necesario salvaguardar, relativos al ordenamiento, al movimiento, a los tiempos, etcétera.

Lo bueno de esto fue que se trabajó durante el año 2011, y en 2012 se institucionalizó la experiencia piloto que se realizó en ese período.

Hoy tenemos quince playas de estacionamiento con capacidad para albergar a más de mil seiscientos camiones. Esto habla a las claras de que está suficientemente atendida la capacidad de movimiento de Nueva Palmira. Este año el pico más alto de movimiento fue de unos novecientos camiones diarios.

En este sentido, interactuamos con una "web service", que comunica la base de datos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la de Aduana. Los documentos de Aduana se tienen que cargar dentro de la playa de estacionamiento, y hasta que el vehículo no está pronto para oficializar su descarga en una de las terminales portuarias, no sale. Sale por un llamado que se efectúa a través del mismo software, y sigue todos los pasos necesarios hasta que se verifica la culminación del proceso de descarga.

En la gráfica siguiente figura solamente el acumulado al mes de diciembre de 2012 porque esto empezó el 28 de noviembre de ese año. Sin embargo, si miran la evolución, verán que en diciembre fueron 4.085 vehículos, en enero, 5.095 —en ese momento se verifica, básicamente, el movimiento de la zafra de trigo, que no fue tan importarte como la del año anterior debido a algunos problemas que ameritaron su mezcla con el trigo acopiado del año anterior para mejorar la calidad-, en febrero, 1.505 y, en marzo, 5.266. Luego, en abril, la cifra trepa casi a 12.600, porque es el comienzo de la zafra de soja, continuando con 13.702 vehículos y casi 14.000, en junio. Seguramente, vamos a tener una cifra superior en julio, mes en el que culminará el movimiento de una zafra histórica de soja que, después de la cosecha, generó movimiento durante más de tres meses.

En el siguiente gráfico mostramos el ritmo de crecimiento sostenido que ha tenido la Inspección Técnica Vehicular. Esto se explica por dos razones básicas. La primera es que desde el año 2011 el sector transporte de cargas está embarcado en una tarea de profesionalización, que lleva a que se desvincule cada vez más de la informalidad. La segunda es el crecimiento del parque automotor de camiones. Este elemento ha colaborado a un mayor rejuvenecimiento del parque automotor, y se explica por el desarrollo y la explosión productiva, especialmente, en lo que tiene que ver con el agro y los granos.

En el siguiente cuadro se puede apreciar lo que señalaba el señor Ministro: se ha mantenido un ritmo muy importante de movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, a pesar de dificultades que se verificaron para el restablecimiento de algunas conexiones. En este sentido, no ha arrojado los guarismos que se esperaban en materia de una disminución mayor; en realidad, estamos hablando de un porcentaje que es bastante razonable. Lo cierto es que el Aeropuerto Internacional de Carrasco se ha mantenido como un "hub" en cuanto a movimiento de pasajeros en la región. Esperamos que esta tendencia la podamos ver el año que viene y cuando analicemos el año 2013, ya que hay actividades importantes en la región, y el Aeropuerto Internacional de Carrasco también va a captar buena parte del público en tránsito.

Por último, debemos decir que en 2011 se realizaron 2:700.000 movimientos. Por supuesto, a la cabeza está la conexión Colonia-Buenos Aires. Sin embargo, es importante señalar que Montevideo-Buenos Aires también es muy importante, y que Carmelo-Tigre ha tenido algún incremento. Además, hay que resaltar que las conexiones entre Nueva Palmira y Tigre, Salto y Concordia, y muy especialmente, Bella Unión y Monte Caseros, se han mantenido año a año y no decrecen. En general, como la tendencia es a mover más público, se está trabajando con el sector operador en forma muy próxima para mejorar la calidad de las embarcaciones y los servicios que se prestan.

Básicamente, estas eran las cosas más importantes a resaltar del año 2012.

SEÑOR CAMAÑO.- Es un honor estar acá, como todos los años, rindiendo cuentas.

Para complementar la intervención del señor Ministro relativa a la ejecución de la Dirección Nacional de Hidrografía, voy a hacer referencia a las cifras generales del año 2012 y a alguna de las obras que llevamos a

cabo en ese período.

En la primer transparencia figura una gráfica. En color azul se refleja el nivel de inversión anual que, como dijo el señor Ministro, viene creciendo. Tratamos de mantener un nivel de inversión en obra nueva de entre US$ 10:000.000 y US$ 14:000.000 por año, dependiendo, como en este caso, de si tenemos o no aumento de tope.

Este fue un muy buen año para la Dirección Nacional de Hidrografía, ya que sobre un crédito disponible —votado en la ley presupuestal- del orden de los $ 507:000.000 y un tope de ejecución del orden de los $ 400:000.000, en 2012, a través de partidas de transferencias internas dentro del Ministerio y de algún aumento de tope que se consiguió a lo largo del año, ejecutamos $ 480:000.000; es decir que en este sentido el cielorraso se acercó bastante al techo.

La ejecución de esta Dirección se puede dividir de manera bastante constante entre unos US$ 9:000.000 destinados al mantenimiento del programa y alrededor de US$ 13:000.000 o US$ 14:000.000 a obra nueva, por año. Los US$ 9:000.000 de mantenimiento incluyen la parte salarial, es decir, el mantenimiento de los quinientos funcionarios que tenemos en todo el país para la administración de catorce puertos; los contratos tercerizados —porque los funcionarios que tenemos no alcanzan- de seguridad, jardinería y limpieza en los catorce puertos; el mantenimiento de las balsas en los lugares del país donde damos el servicio de transporte porque no existen puentes, y el mantenimiento de la flota, que está compuesta por unidades de dragado, remolcadores y balsas y flotas de remolcadores destinadas al transporte de pasajeros.

Para complementar lo que se dijo respecto al Puerto de La Paloma —que fue una obra significativa del año 2012-, en la foto que está en la parte superior derecha de la transparencia pueden ver un barco y una carga de rolos de madera sobre el muelle. Esa fue una prueba de carga que estábamos realizando. Invito a los señores legisladores que cuando vayan a Rocha se den una vuelta por el Puerto de La Paloma. Como consecuencia de las obras realizadas, hoy tenemos un puerto en condiciones, que permite la operación de buques de cien metros de largo hasta seis metros de calado, como el que está en la foto.

Ese barco en particular -lo aclaro por el famoso tema del transporte de la madera- no ocupará el muelle más de un día por semana. Entonces, estamos buscando clientes, estamos buscando carga.

Estas inversiones no se hacen para los próximos tres o seis meses, sino para los próximos veinte años. Este es el tipo de inversión en la cual la oferta de infraestructura generará su propia demanda. Era evidente que no se podía plantear exportar hacia Brasil desde el puerto de La Paloma cuando no había condiciones técnicas para hacerlo. Ahora las hay: tenemos un muelle reforzado con, por lo menos, cien metros de capacidad de carga, una zona de acopios, tanto para madera como para contenedores o el tipo de material que se quiera sacar, y áreas de circulación. En este momento estamos en condiciones de ofrecer a la cadena logística nacional un nuevo eslabón, el más al este posible.

Hemos estado conversando con algunos exportadores de arroz que empiezan a pensar, ya no para esta temporada en que no estaba disponible sino para la próxima, en exportar algo de arroz en contenedores hacia Brasil en ese tipo de barco. Como decía, son barcos de cien metros de eslora y seis metros de calado, totalmente eficientes para la navegación de cabotaje o la navegación internacional en cortas distancias.

La otra obra que me parece significativa es la de Dársena de Higueritas, donde prácticamente generamos un nuevo puerto. El que había era de características muy inferiores. Ahora hay ciento veinte amarras de primer nivel, con todos los servicios. Esto se inscribe en una lógica de cadena de puertos formada por Juan Lacaze, Riachuelo, Colonia, Carmelo, Higueritas, Mercedes y Villa Soriano, que está en obras para ser incorporada a partir del año que viene con las mismas características.

Quiero aclarar -siempre me complazco en decir lo mismo- que estos no son gastos sino inversiones. La Dirección Nacional de Hidrografía está recaudando en forma directa a partir de sus usuarios aproximadamente US$ 8:000.000 por año. Si a eso sumamos el componente fiscal del gasto turístico de los nautas, veremos que estamos muy cómodamente por encima de las inversiones que realizamos. Entendemos y podemos demostrar que la rentabilidad económica de estas inversiones es muy interesante.

La foto que figura en el ángulo inferior izquierdo de la transparencia corresponde a la sede de Charqueada, la que probablemente inauguremos el mes que viene con el señor Ministro. Nos parece importante desarrollar

ese punto. En los próximos días estarán comenzando las obras de construcción del puerto por la empresa Timón Sur y de dragado del Cebollatí. O sea que se avanza también hacia conseguir una relación comercial en la hidrovía Uruguay-Brasil, Laguna Merín-Laguna de los Patos. Este es nuestro eslabón allí, es la sede de la Dirección Nacional de Hidrografía en la zona.

En la última transparencia aparecen los distintos trabajos de consultoría que se han realizado. Uno en particular es de interés de los señores legisladores. El señor Diputado Ibarra me visita cada tanto y me pregunta cómo está eso. Me refiero al estudio de La Floresta. Estamos por terminar el proyecto ejecutivo que nos dará el precio para licitar, que comprende la protección de la barranca y la conducción de los pluviales.

Finalmente, realizamos labores de asesoramiento constantes tanto para la CARU, como para la CARP, como para la Comisión de la Laguna Merín en lo que hace al desarrollo de los protocolos necesarios para que finalmente pueda haber una navegación comercial en la Laguna Merín-Laguna de los Patos.

SEÑOR LIMA VALVERDE.- Como saben, la Dirección Nacional de Arquitectura es una gran empresa constructora del Estado que ejecuta los recursos de los distintos comitentes, de los distintos organismos componentes del Estado.

Cuando comenzó esta Administración planteamos que debíamos proyectar la obra pública en el quinquenio, a través de acuerdos marco con los distintos organismos, generando un compromiso entre las partes firmantes, en este caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los distintos organismos. Para ello establecimos un monto para el quinquenio. El señor Ministro mostraba la gráfica de cómo evolucionó el ingreso de los recursos de terceros, debido a la política de salir a buscar la obra pública para proyectarla, y no esperar a que un comitente se enterara de que la Dirección Nacional de Arquitectura podía hacer su obra y requiriera nuestros servicios.

Así fue que mantuvimos muchas reuniones con los distintos organismos, explicando las funciones de la Dirección Nacional de Arquitectura y nuestras capacidades para desarrollar la obra pública. Sobre esa base firmamos una cantidad de acuerdos con distintos organismos y, a medida que el programa avanzaba, fuimos ganándonos su respeto. Eso hizo que en el cumplimiento de nuestra tarea captáramos mayores recursos para ejecutar la obra pública.

Por otra parte, teníamos un archivo bastante complejo de mantener, con planos de más de cien años, algunos en pésimo estado de conservación, y sistemas informáticos que había que empezar a potenciar. Haciendo el relevamiento de los archivos gráficos para generar una herramienta válida de acceso no solo para nuestros profesionales sino para el público en general, se nos ocurrió la idea de implementar la herramienta de la trazabilidad de la obra pública. Para eso, en el 2012 firmamos un acuerdo con la Facultad de Arquitectura para que ésta pusiera técnicos del Instituto de Historia y becarios para llevar a cabo el relevamiento de aproximadamente unos cuarenta edificios. Esto está culminando y la Dirección Nacional de Arquitectura tendrá cuarenta edificios para su inicio. No solo debemos estudiar la historia del edificio sino también su replanteo y la base digital de los gráficos existentes. Pretendemos que esta herramienta sea válida para que en el futuro cada organismo pueda no solo saber la historia de lo que se gastó en el edificio, sino también proyectar sus gastos de mantenimiento. En este mes estamos terminando el acuerdo con la Facultad de Arquitectura. La idea es que esto siga avanzando y que en el futuro el Estado tenga un archivo gráfico importante.

En cuanto a las obras, con el señor Ministro veíamos que el Ministerio estaba perdiendo mucha obra capacitada por los retiros. Nuestros obreros tenían un promedio de edad de cincuenta y tres años. Eso llevaba a que una cantidad de gente estuviera muy próxima a la jubilación y estuviéramos perdiendo conocimiento acerca del mantenimiento de la obra patrimonial. Como, básicamente muchos edificios públicos están declarados patrimoniales, la idea del señor Ministro fue crear el cuerpo de elite en el mantenimiento de la obra patrimonial, para lo cual teníamos que traer especialistas para, de alguna manera, volver a recuperar esos conocimientos en los obreros. El año pasado firmamos el contrato de arriendo con una restauradora uruguaya formada en México, que estuvo viviendo diez años allí. Ella es la persona que, en principio, hemos contratado para hacer la restauración del Mausoleo. Hoy ella está dando los cursos a los obreros y a los técnicos, desarrollándolo en el lugar de trabajo. Para eso, tomamos cuatro obras emblemáticas. Por un lado, la Casa Pérsico, del arquitecto Julio Vilamajó en Mercedes y Yi, que es un edificio en el cual se van a instalar las salas de formación del Cuerpo Diplomático del Ministerio de Relaciones Exteriores. Luego tomamos la

Escuela Brasil, que fue un edificio proyectado por la Dirección Nacional de Arquitectura hace poco más de 100 años. También seleccionamos a la Estancia Narbona, en Colonia, que está bastante deteriorada. Se trata de un edificio que data aproximadamente del año 1700 y es una obra muy emblemática allí. Por último, tenemos el Cabildo de Montevideo. Convencimos a la Intendencia de Montevideo de que podíamos hacernos cargo de esa obra. Estamos desarrollando todo lo que es el mantenimiento, la restauración y la conservación de todo lo que es su fachada y azotea. Este programa está en ejecución.

Asimismo, hemos crecido mucho en otro tipo de obras. La Dirección Nacional de Arquitectura no solo se dedica a obras por administración directa; también ejecuta obras por contrato y tiene un cuerpo de técnicos arquitectos que se dedican también a proyectar la obra pública, que es otra de las ramas importantes que tenemos.

En el año 2012, realizamos tres mega proyectos. En el ex edificio de La Ópera, en la Ciudad Vieja, desarrollamos dos proyectos, uno para el Ministerio de Industria, Energía y Minería, que da sobre la calle Sarandí, y otro para el Tribunal de Cuentas. Esos proyectos ya pasaron a la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación, y este año se va a hacer un llamado a licitación para que se ejecute todo ese reciclaje de oficinas a través de un contrato de empresa privada.

Otro proyecto importante que hemos realizado con el equipo es el de la sede del Parlasur, pegada a lo que hoy es la sede del Mercosur. Solicitamos autorización a la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación -también es un edificio patrimonial-, para que una vez aprobado el proyecto, nosotros podamos avanzar en la licitación de la obra. Es una obra de unos 8.000 metros cuadrados, muy importante para lo que constituye el desarrollo del Parlasur. Básicamente, esto es lo que estamos desarrollando en la Dirección Nacional de Arquitectura.

En este proceso, dentro de nuestra Dirección incluimos a la Unidad de Convenios, a la que luego se referirá el señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero mencionar que se han agregado a la delegación dos nuevos invitados, el maestro Andrés Tomasina y la señora Jesika Mosteiro.

El problema que tenemos es que hay seis señores Diputados anotados para hacer uso de la palabra, y todavía no hemos ingresado en el análisis del articulado, teniendo en cuenta que a la hora 13 tenemos sesión de Cámara.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Queríamos brindar un detallado informe de lo que hemos hecho en 2012, porque esta es una Rendición de Cuentas y el nuestro es un Ministerio muy grande que hace muchas cosas. La idea era ilustrarlos para que después, por desconocimento, no se digan cosas incorrectas; solo para ayudar es que hacemos esto. Es un Ministerio del cual se habla mucho. Lamentablemente, se habla mucho sin saber. Ayer tuve que aclarar algunos datos a algún viejo amigo que en la radio había hecho algunos comentarios, en el fragor de su campaña, acerca de cómo estábamos ubicados en el Foro Económico Mundial. Pero, atendiendo a las urgencias que se tienen y como no queremos evitar el debate -para que nadie me acuse de que estoy volviendo a prácticas del pasado que nunca utilicé ni volveré a utilizar-, plantearía que dejáramos para otro momento los informes de los Directores que restan hablar y que entráramos a la fundamentación de los artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hagamos un recorrido breve por los artículos, demos la palabra a los señores Diputados que están anotados para hacer uso de la palabra y luego sigamos adelante con el informe de los Directores.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- De acuerdo.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me voy a referir a los tres artículos propuestos para ser incluidos en este proyecto de Rendición de Cuentas que refieren al proceso de reforma del ferrocarril que ha definido este Gobierno, y que tiene como antecedente, como inicio de este camino, la Ley de Presupuesto del año 2005, particularmente en su artículo 206.

Como saben los señores Diputados, luego de un proceso de discusión interna, el Poder Ejecutivo definió que era necesario un cambio en el esquema institucional de la administración del modo ferroviario e ir hacia la separación de la administración de la infraestructura de la operación de los servicios ferroviarios. Ese cambio comienza en la Rendición de Cuentas del año 2011, con la creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, y se completa con la reglamentación que hace el Decreto Nº 473 de 2011 con la firma del Presidente de la República y de todos sus Ministros. En dicho Decreto se establece la constitución de una sociedad anónima para la operación de servicios ferroviarios integrada por AFE y por la Corporación Nacional para el Desarrollo. Con respecto a esta sociedad anónima que está en proceso de creación y puesta en funcionamiento, quiero referirme al Decreto Nº 473/2011. El artículo 3º de este decreto dice textualmente: "La sociedad tendrá por objeto la prestación y realización de servicios de transporte de cargas por vía férrea, incluyendo todos los servicios logísticos asociados al mismo, servicios de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura ferroviaria (incluyendo el material tractivo y remolcado de otros operadores ferroviarios) y la adquisición de material rodante".

Seguidamente, el artículo 4º dice: " Corresponderá a AFE el 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital accionario, en tanto que el restante 49% corresponderá a CND. Las acciones serán nominativas y no podrán ser en ningún caso de propiedad de privados". Me parece bien importante destacar que la sociedad anónima que se crea para prestar servicios de transporte ferroviario, fundamentalmente de transporte de cargas -el objetivo principal es el de incorporar el ferrocarril, que comienza a tener las características necesarias para los volúmenes y tipos de carga que hoy se mueven dentro del país, al sistema nacional de transporte-, es propiedad de dos empresas 100% propiedad del Estado: AFE en un 51% y la CND en un 49%. Dicho esto, voy a comenzar refiriéndome al artículo 188, que es el que de alguna manera ha generado alguna inquietud.

El artículo 188 plantea sustituir el inciso segundo del artículo 206 de la Ley Nº 17.930 -que de alguna manera inicia un proceso de reforma del modo ferroviario para ponerlo como actor en el sistema de transporte-, que decía: "Dicha sociedad podrá intervenir en la rehabilitación de infraestructura ferroviaria y también podrá adquirir material rodante", por el siguiente texto: "Dicha sociedad podrá intervenir en la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria, adquirir material rodante y realizar transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo". Esta última parte: "y realizar transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo", se incorpora con el objetivo de que esta sociedad anónima operadora, propiedad de AFE y de la CND, sea una herramienta que permita, además de realizar el transporte de carga, realizar el transporte de pasajeros, porque el objetivo que hemos pensado y definido como más apropiado es que AFE, ente público, se especialice y administre, con la planificación y asesoramiento del Poder Ejecutivo, la construcción, rehabilitación y mantenimiento de toda la infraestructura ferroviaria: vías férreas, elementos de comunicación y señalización, y todo lo necesario para que puedan circular los trenes, y que la migración de la prestación de los servicios de transporte vaya paulatinamente hacia esta sociedad anónima operadora. Esta sociedad anónima operadora tenía objetivos específicos bien claros para el transporte de carga pero no para el de pasajeros. Por lo tanto, este artículo incorpora la posibilidad de realizar el transporte de pasajeros en el área metropolitana.

El artículo no dice en ningún momento "deberá" ni "tiene" ni ninguna otra palabra que implique un mandato en la realización del transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo. Entonces, quien define si esto se realiza o no es el Directorio de esa sociedad anónima operadora. El Directorio de AFE empresa pública integra en su totalidad el Directorio de la empresa operadora y tiene, además de la mayoría de las acciones, la mayoría para la toma de decisiones. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, está absolutamente garantizado que AFE es quien va a definir si pasa el transporte de pasajeros a su sociedad anónima operadora cuando entienda conveniente, o nunca. Simplemente se trata de poner a disposición de esta sociedad anónima integrada mayoritariamente por AFE una herramienta que puede ser utilizada en algún momento. A esto refiere el artículo 188.

El artículo 189 tiene que ver con la facultad que se otorga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas de realizar un aporte local para complementar el financiamiento de lo que llamamos el "Proyecto Focem II", que tiene que ver con la rehabilitación de la línea Piedra Sola-Algorta, Paysandú-Salto-Salto Grande en los departamentos de Tacuarembó, Paysandú y Salto. Una parte de este proyecto se financia a través de los fondos de convergencia estructurales del Mercosur pero hay una contrapartida local nacional que tiene que poner el Uruguay. Por lo tanto, estamos solicitando la habilitación para disponer de esos fondos para este proyecto. Vale la pena recordar que en esta tarea compleja y difícil de rehabilitar y poner en funcionamiento el modo ferroviario, la mejora de la infraestructura ferroviaria es una especie de inicio inevitable. Durante el

anterior período de gobierno se concretaron y en este se van a iniciar inversiones que van a totalizar los US$ 260:000.000, récord absolutamente histórico en la disposición de recursos para invertir en la infraestructura ferroviaria pero cifra que entendemos insuficiente para este objetivo final de tener un actor relevante en el sistema de transporte de carga.

El artículo 187 surge del camino recorrido durante dos años de negociación y discusión con la Unión Ferroviaria. Es el resultado de cumplir el compromiso que el Poder Ejecutivo asumió, es decir, poner a disposición de los trabajadores de AFE -que van a experimentar cambios en sus condiciones de trabajo o en las tareas a realizar, como producto de esta nueva institucionalidad y de esta reforma- un menú de alternativas para que su reinserción, su migración a otras actividades o su retiro de AFE pudiera realizarse en condiciones que fueran las más adecuadas y favorables, o por lo menos, las menos perjudiciales para ellos.

Quiero destacar que ese menú de alternativas se terminó de definir a principios de este mes, y está contenido en un decreto de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y el de Economía y Finanzas -falta la firma del señor Presidente de la República-, que establece un régimen de retiro anticipado -no quiero dar detalles- con pago de incentivos, y recoge el cien por ciento de las aspiraciones de los trabajadores representados por la Unión Ferroviaria para este régimen de retiro.

El artículo 187 recoge el cien por ciento de las aspiraciones de la Unión Ferroviaria. En el caso de que sea necesaria una reestructura -porque AFE se va a reestructurar para especializarse en la administración de la infraestructura- y sean declarados cargos excedentes, porque una tarea no necesita ser cumplida más o por las razones que fuere, habrá un régimen de redistribución de esos funcionarios declarados excedentes priorizando su redistribución en entes y servicios descentralizados del dominio comercial e industrial del Estado. Esto es así porque los trabajadores nos plantearon que muchas veces los trabajadores que tienen oficios o especialidades terminan siendo redistribuidos en lugares donde no pueden desarrollar su oficio o especialidad. Entendimos que era razonable y atendible, y por ello lo incluimos en el artículo.

Los trabajadores también plantearon que muchas veces la remuneración que perciben en el lugar a donde van es menor que la que tenían cuando estaban trabajando en AFE. Entonces, agregamos que la retribución del funcionario redistribuido en el nuevo lugar de trabajo no puede ser inferior al promedio del salario de los últimos doce meses anteriores a su redistribución.

Esos son los tres artículos que incluimos en relación al proyecto de reestructura ferroviaria.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero proponer al señor Ministro que no tratemos todos los artículos en conjunto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quisiera complementar los artículos relativos a AFE con algún énfasis en algunos antecedentes.

En primer lugar, como bien señalaba el ingeniero Genta, esta reforma de AFE no tiene su antecedente en esta gestión de Gobierno, sino en el año 2005. Inclusive, en el ámbito público ha habido reacciones respecto al artículo 78, en el sentido de que dicha sociedad podrá intervenir en la rehabilitación de la infraestructura ferroviaria. Y yo digo que esa reacción llega cinco años tarde, porque este artículo se votó en el Presupuesto del año 2005, cuyo único matiz con este artículo es que en esa oportunidad se autorizaba el transporte de carga, a intervenir en la acción privada y rehabilitar las vías férreas. ¿Qué agregamos ahora? Una facultad, una posibilidad; un instrumento más. Y los instrumentos se usan o no se usan. ¿Con qué garantías? Con la garantía de que solo AFE tiene la manija de utilizar ese instrumento. Si quiere lo utiliza, y si no, no. Es solo una resolución del Directorio que dice que no va a utilizar el instrumento que se le permite aquí, por lo menos por el tiempo que entienda conveniente.

Yo no quiero vestirme con ropas ajenas. Digo esto porque el modelo de esta reforma ferroviaria separa la infraestructura del transporte, creando una operadora en el derecho privado de propiedad pública, siguiendo el ejemplo de otros entes. Los ejemplos más recientes son Gas Sayago, Ancap y UTE. También Alur es una sociedad en el derecho privado con propiedad pública.

En segundo lugar, a AFE, ente autónomo le dejamos la infraestructura. Al respecto estuvimos un año y medio discutiendo con los legisladores y también con la Unión Ferroviaria. Creo que es un tiempo suficiente para la

discusión. Diría que un poquito más que suficiente.

Una tercera pata del modelo es que el MTOP cumple funciones reguladoras a través de la Dirección de Transporte Ferroviario. Por lo tanto, la acción de la empresa operadora, la empresa de transporte en el derecho privado tiene la posibilidad de asumir el transporte, pero depende de la decisión que tome AFE, porque no es una obligación, sino una facultad.

Ahora lo que hay que hacer son las vías y por eso estamos en el Focem I. Ni bien el Tribunal de Cuentas termine de autorizarnos todo el proceso que se aprobó por licitación, empezaremos a trabajar en la segunda etapa de la rehabilitación del tramo Pintado-Rivera. El Focem II es para mejorar las vías en Piedra Sola, Algorta, Salto y Paysandú. Reitero que lo que hay que hacer son vías porque si no no hay trenes que circulen. Así se van a superar cincuenta años de no inversión en el ferrocarril. Si los US$ 60:000.000 que se invirtieron en infraestructura durante el Gobierno pasado fueron una revolución, los US$ 200:000.000 que estamos por invertir ahora son tres revoluciones más, para decirlo en términos sencillos.

Con respecto a los trabajadores, les dimos todas las garantías posibles. Hay un decreto, que señalaba el ingeniero Genta, donde no solo figura lo que está aquí sino un incentivo para el retiro: hay cuatrocientos trabajadores que están en esa condición, que se pueden retirar cobrando. Voy a hacer una división en dos -hay seis franjas- entre los que ganan más y menos de $ 30.000. En este plan de retiro, doscientos trabajadores que ganan menos de $ 30.000 pueden cobrar el 79% del sueldo en actividad, y ciento noventa y ocho, que ganan más, entre el 77% y el 71% del salario en actividad, hasta que cumplan setenta años de edad y se puedan jubilar. Entonces, estamos concediendo una facultad.

Decía que no me gusta vestirme con ropas ajenas, porque este modelo no fue idea del Ministro y lo quiero dejar claro aquí. Lo apoyo con entusiasmo pero no fui el creador, porque los responsables de la creación de esta nueva propuesta para que de una vez por todas se reflote el ferrocarril, tan abandonado durante tantos años -y que es una necesidad estratégica para Uruguay-, fueron el ingeniero Pablo Genta, el economista Pedro Buonomo y la ingeniera Beatriz Tabacco, por citar a los tres principales. Esto lo quiero decir porque estoy en un ámbito político. Lo reafirmo y lo apoyo fervorosamente, pero quienes conocen a qué sectores pertenece cada uno dentro de nuestro Frente Amplio saben bien que no estamos en los mismos sectores. Digo esto para quitar un peso de discusión que no corresponde, porque esta es una propuesta del Gobierno que ayer ratificamos todos en el Consejo de Ministros. Eso no quiere decir que a mí me tiemblen la mano, la voz ni la convicción un solo segundo para respaldar esta propuesta de la cual estoy convencido que es la mejor, porque no hay otra, y es la que le va a permitir salir adelante al ferrocarril.

Entonces, reitero que respaldamos esta iniciativa. Cuando el ingeniero Genta me informó que iba a proponer esta herramienta a mí me pareció natural porque era parte de lo que habíamos anunciado públicamente. Ahora bien, ¿por qué no incluimos este instrumento en el Decreto Nº 473 de diciembre de 2011, cuando iniciamos este proceso respecto al transporte de pasajeros? Porque como se basaba en la Ley de Presupuestos de 2005, y no incluía el transporte de pasajeros, teníamos que hacer otra ley. Desde el Ministerio hubiéramos querido que el tema de AFE tuviera una discusión particular, pero ello no fue posible por razones que no voy a mencionar acá. Por eso lo incluimos en la Rendición de Cuentas. Por tanto, no hay fantasmas; no existen -como se ha dicho públicamente- privatizaciones encubiertas, porque no hacemos otra cosa que lo que está haciendo el Estado en otras ramas. Y lo que queremos es que la empresa de propiedad pública, donde AFE tiene la sartén por el mango en las dos puntas -en la infraestructura y en la operadora-, pueda desempeñarse con las mejores herramientas posibles para hacer las cosas como quieren los uruguayos, lo más rápido que se pueda, porque lo que precisamos aquí es incorporar velocidad. Adviértase que con el Focem I estuvimos más de un año entre el pliego de licitación y los cuestionamientos que surgieron, recorriendo un largo camino, cuando lo que precisamos es velocidad.

Por eso aquí se plantean estos tres artículos que refieren a la situación de AFE. Uno de ellos nos da recursos, la contrapartida nacional para las obras que hay que hacer con el Focem II que ya fue aprobado. Otro determina un instrumento que AFE podrá utilizar o no -ello depende de la resolución que adopte en ese sentido- en el tiempo que quiera, en el momento que decida o nunca, pero es una facultad que es mejor tener, porque el día que se quiera contar con ella no será posible actuar si no hay instrumento legal que la consagre. Entonces, como precisamos velocidad, hay que tener todo bien preparado para que las cosas puedan ocurrir lo más rápido posible. No estamos para que las cosas ocurran así nomás, sino para tratar de anticiparnos y para que sucedan en la dirección planificada.

Con respecto a los trabajadores, no hay colectivos en el Uruguay que tengan tanta cobertura frente a una eventualidad como los de AFE, a quienes se les posibilita la reserva del cargo si en la operadora les va mal. Tienen un plan de retiro para que, si son redistribuidos -tal como se señalaba y se expone aquí-, no pierdan salario; se prevé que vayan a lo que saben hacer. En fin: hemos tenido todos esos cuidados porque aprendimos de la experiencia anterior. Ahora bien, ¿qué trabajador tiene estas posibilidades? Cuando un trabajador se va de una rama a otra a probar suerte, ¿le reservan el cargo en el puesto que abandona? Yo vengo del movimiento sindical y eso no ocurría; esas garantías no las tienen todos los trabajadores.

Es cuanto tenía para decir sobre estos artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa advierte que el Ministerio recién ha proporcionado información general y tenemos el problema de que a la hora 13 está citado el plenario de la Cámara de Representantes.

SEÑOR GANDINI.- ¡Seguimos después!

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso no lo decide usted, Diputado Gandini.

(Interrupciones)

—El tema es si seguimos hasta la hora 13 y de repente convocamos a la Comisión para el próximo sábado; supongo que el Ministro no tendrá inconveniente en venir.

Ya que tenemos una desagregación analítica del tema, pongo a consideración de los señores Representantes si continuamos con una discusión en general o si nos dedicamos al tema de AFE. Hay varios señores legisladores anotados. La Mesa no tiene inconveniente alguno en convocar al señor Ministro para el día sábado para seguir conversando sobre el resto de los artículos.

Entonces, reitero mi consulta acerca de si pasamos a la consideración general o si nos dedicamos a los artículos de AFE, tomando en cuenta que están anotados los señores Diputados Sander, Gandini, Ibarra, Bernini, Abdala y Abt.

SEÑOR PARDIÑAS.- Quisiera plantear una cuestión de orden.

Yo creo que en todo caso podríamos pasar a un intermedio y continuar después. La sesión de la Cámara de Representantes del día de hoy será relativamente corta. Tengo entendido que debemos avalar el proyecto que viene del Senado. Nuestra bancada va a votar esos cambios, por lo cual el proyecto de ley tendrá su debate pero no se anuncia que será muy extenso.

Por lo tanto, reitero que sería mejor pasar a un intermedio y tratar hoy mismo el tema en la tarde.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón...

SEÑOR PARDIÑAS.- Si me permite, ¿puedo terminar?

SEÑOR PRESIDENTE.- Termine, pero tenga en cuenta que usted no es el único Diputado de esta Comisión.

SEÑOR PARDIÑAS.- Estoy haciendo una propuesta; usted la podrá someter a votación y allí se verá si soy el único o hay más.

Los legisladores acá presentes de nuestra fuerza política tenemos numerosos compromisos el día sábado que no podemos eludir, por lo cual digo una vez más que mi propuesta de funcionamiento es pasar a un intermedio. Luego de finalizada la Cámara podrá volver la delegación del Ministerio para seguir discutiendo la Rendición de Cuentas y los artículos que se han presentado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar vamos a consultar a la delegación si puede regresar a la hora 14.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Por qué no continuamos hasta la hora 13 y después decidimos? Así tengo tiempo a acomodar cosas, porque yo también tengo mis obligaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro que no puedo volver de tarde, por lo que ocupará la Presidencia el señor Diputado Groba.

(Diálogos)

—Simplemente consultaba a los señores Diputados si se iba a entrar al tema en general o si abordaríamos en particular el tema de AFE.

SEÑOR SANDER.- Quisiera agradecer la presentación al señor Ministro, que siempre la hace en forma excelente, lo cual ayuda porque solo tenemos cinco carillas en el Mensaje del Gobierno, y a veces es bastante complicado leer la cantidad de papeles que tenemos sobre la mesa.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Groba)

—Pido disculpas por llegar tarde, pero el tránsito está cada vez peor y estuve veinte minutos demorado por un accidente en Garibaldi y Urquiza.

Si bien la presentación del señor Ministro fue clara, tenemos algunas diferencias y por eso queremos formular algunas preguntas.

En la página 173 del mensaje de Rendición de Cuentas se dice que la asignación presupuestal para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas creció un 29%. En ese sentido, pregunto cuántos kilómetros de carretera nueva se construyeron en 2012, cuántos se proyectaron para 2013 y para 2014.

En una página del hermoso suplemento que nos entregó el Ministerio dice que la inversión en rutas nacionales aumentó 192% del año 2005 a la fecha. Quisiera que el señor Ministro me explicara este aumento, porque en la página 216 del Mensaje del año pasado se decía que, a valores constantes, entre 2004 y 2011, la asignación presupuestal había crecido solo un 16% y que del 2010 al 2011 hubo una rebaja del 11%. Sin embargo, ahora en la página 307 del Mensaje de este año se dice que la valoración real, a precios constantes, fue de un 33% y la del período 2011-2012 fue de un 15%. Hago mis números y me da que a valores corrientes la asignación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas creció un 85% de 2004 a 2011 y un 130% de 2004 a 2012. Además, si tengo en cuenta el cuadro de inversiones, Créditos presupuestales ejecutados en los años 2004 a 2012, que figura en la página 309, en 2004 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tenía una asignación de $ 2.334:000.000 y en 2012 $ 4.526:000.000, y dice que esa variación fue del 12%, supongo que de la valoración real a valores constantes.

Entonces, no me cierra lo que dice el hermoso suplemento sobre el aumento de la inversión del 192%. Se invirtieron US$ 123:000.000 en 6.000 kilómetros de carreteras, a razón de US$ 20.500 por kilómetro, es decir, lo que cuesta a una Intendencia construir un kilómetro de carretera con balasto; creo que construir un kilómetro de carretera con asfalto -ni qué hablar de hormigón- debe costar bastante más, y esa sería una tercera pregunta.

Otra pregunta tiene que ver con Pluna. En el Tomo 1 de Resúmenes, en el cuadro 8 aparece un subsidio para Pluna de $ 1.055:000.000 de subsidio, más de US$ 50:000.000. Pregunto al señor Ministro si tiene idea cómo serán los gastos de Pluna en 2013 y 2014, ya que ha participado en toda esta negociación.

Con respecto a la reforma de AFE, escuché atentamente al Subsecretario Genta, quien habló del plan de retiro. Me gustaría saber si el Gobierno ya tiene idea del grado de aceptación de este plan, porque la expresión "Podrán ser declarados excedentes" es bastante amplia. Nuestras noticias no coinciden con lo que dice el señor Subsecretario, porque la gente de AFE no está del todo de acuerdo con esta reestructura.

Además, quiero preguntar con respecto a los proyectos PPP, que figuran en las páginas 269 y 270. Ayer escuchamos que la nueva cárcel sería la primera experiencia del sistema PPP, y por eso quiero saber si los pliegos para las Rutas Nos. 21 y 24 estarían prontas para 2013 y si la larga lista de anuncios publicados en la prensa en 2012 para construir por el sistema PPP estarían próximos a concretarse.

SEÑOR MINISTROS DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Me permite?

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay siete Diputados anotados para hacer uso de la palabra. El acuerdo era que la Comisión hiciera consideraciones generales y preguntas.

En virtud de la cantidad de preguntas que formuló el señor Diputado Sander, quizá correspondería que el señor Ministro respondiera y después continuaríamos con la lista de anotados.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Repito que estamos rindiendo cuentas de lo asignado en 2012; esta aclaración tengo que hacerla todos los años. Por lo tanto, no voy a hacer ninguna referencia con respecto a 2013 y 2014, porque venimos a rendir cuentas de lo que hicimos en 2012.

En ese sentido, en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, a la que concurrimos asiduamente, hemos expuesto el plan 2013 y señalado algunas cosas que preguntó el señor Diputado Sander.

Entonces, esta puntualización reduce el margen a dos respuestas. Se plantea una diferencia numérica, que quiero contestar con nuestra presentación. Debe quedar claro que hablamos de la inversión vial, que es igual a la suma de las inversiones presupuestales y las concesiones, que no se registran en el Presupuesto Nacional pero van a las rutas. La Corporación Vial del Uruguay, que integra del Ministerio, y la Corporación Nacional para el Desarrollo, para la cual van ciertos subsidios, incorporan inversión vial que no está registrada en el presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad, pero es inversión vial. Nosotros sumamos las concesiones a privados -Hernández y González y Camino a las Sierras- y la Dirección Nacional de Vialidad, lo que compone nuestro presupuesto, que está dividido en US$ 119:000.000 del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Vialidad, más US$ 87:000.000 que corresponde a las concesiones, más US$ 25:500.000 que aportamos a las Intendencias por caminería forestal y departamental, lo que suma US$ 232:000.000, de los que hablamos, y son diferentes a los que se informa en la Rendición de Cuentas. Nosotros hablamos del sector vial y no del presupuesto.

Cuando afirmamos que la inversión creció más de un 100% de 2004 a la fecha es porque en 2004 la suma de estos tres componentes de la inversión vial sumaban US$ 93:000.000 y hoy es de US$ 232:000.000. A eso nos referimos: la inversión se multiplicó dos veces y media.

Con respecto a la reacción de los trabajadores ante los instrumentos -algunos voluntarios- no podemos dar ningún indicio, porque aún no se han concretado como opción; eso se verá. Ya sabemos que hay gente que está en contra de la reforma, y eso no quiere decir mucho. Veremos qué pasa en la realidad.

La facultad de declarar excedentarios -por eso el artículo dice "podrá"- implica que no todos los trabajadores son prescindibles. Si AFE se va a dedicar a la infraestructura debe retener algunos trabajadores. Por lo tanto, no declarará a todos excedentarios y se quedará con los que precise. Además, tendrá que contratar a los que le falte porque algunos funcionarios se van a jubilar. Pero todo esto es una hipótesis porque todavía no se ha ejecutado. Cuando tengamos que hacer una próxima rendición de cuentas les diré cómo nos fue; mientras tanto, es todo especulación.

SEÑOR GANDINI.- Uno podría hacer muchas preguntas en relación a un Ministerio que abarca tantas áreas -de hecho, varios Directores expusieron sobre las suyas-, pero el tiempo nos obliga a concentrarnos en alguna. Creo que cada vez analizamos menos la Rendición de Cuentas y la gestión y nos dedicamos a la proyección de las propuestas.

Mi primera inquietud tiene que ver con algo que no se ha mencionado y que es preocupación de funcionarios del Inciso, vinculado con la regularización de 103 contratos de trabajadores que fueron contratados por un régimen, que dieron su concurso, que luego pasaron a ser contratos temporales de Derecho Público y que,

una vez culminados los contratos que el régimen preveía, pasarían al régimen de provisoriato. Sin embargo, por lo menos en el articulado que nos presenta el Ministerio esta norma no figura. Nos dicen que el señor Ministro se había comprometido a que dicha norma constara en el articulado. No sé si en alguna norma general -incluidas en el Capítulo de los funcionarios- puede contemplar esta situación. De todos modos, hay algunas normas claras que establecen que la continuidad de los contratos temporales de Derecho Público previstos para tres años -que ahora pueden ser por tres más- rigen para contratos que se desempeñaron por menos de ese lapso. Esta no sería la situación de la mayoría de estos funcionarios porque llevan casi cinco años en el organismo.

Por lo tanto, queremos saber cuál va a ser la situación de estas personas de aquí en más.

El segundo tema tiene que ver con algo que se informó en términos generales, pero que no contempló alguna preocupación. Me refiero al transporte colectivo suburbano, algo que nos importa mucho por la región. Hay empresas involucradas de todo tipo: algunas comparten regulación departamental porque tienen trayecto en Montevideo y control del Ministerio porque circulan en la zona metropolitana; otras son reguladas por el Ministerio y varias de ellas son las más grandes del país. Nos preocupa la situación económico financiera del sector suburbano, por más que se haya aprobado un fideicomiso.

Nos consta que hay una diversidad de problemas, algunos de ellos vinculados con la política tarifaria. Se trata de un sector regulado, con una tarifa que fija el Ministerio por parámetros que no necesariamente reflejan los costos. De hecho, uno de los subsidios que el Ministerio de Economía y Finanzas había generado -no era el del gasoil sino otro que se generó hace unos años-, cuando cayó no se compensó con tarifa ni con otros subsidios sino que lo terminó compensando la propia economía de las empresas. Además, hay estudios que demuestran que la tarifa ha ido aumentando por debajo del incremento de los costos.

El sector cuenta con un solo subsidio porque no podemos considerar el del boleto. El subsidio para el boleto es para eso; a las empresas las subsidia el fideicomiso del gasoil y, según entendemos, ese subsidio tiene distintas consideraciones para las diferentes empresas. Obviamente, eso afecta la rentabilidad y la viabilidad -destaco el término- de las empresas.

Si uno analiza las cuentas de estas empresas -que son reguladas por el Estado y, por lo tanto, es importante conocer los datos-, encuentra que pueden tener dificultades en el futuro y, en este caso, hablo de todas las que tienen trayectos suburbanos. Además, tienen un componente de incertidumbre importante porque el viejo sistema de concesión por cinco años no se practica más desde Gobiernos anteriores, y ahora están en una situación de permisos precarios. Las inversiones son de largo plazo, los compromisos son de largo plazo, la renovación de la flota es de largo plazo y, sin embargo, los permisos tienen corta duración, lo cual genera una incertidumbre y una presión importante sobre estas empresas, que dependen de la decisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por consiguiente, quisiera que se incorporara una información de la Cartera acerca de cómo ve la situación de este sector, que involucra un servicio muy importante a una cantidad de unidades también muy importante y, sobre todo, porque es un servicio para un número grande de pasajeros de la zona metropolitana -incluido Montevideo- de enorme relevancia.

La tercera pregunta tiene que ver con AFE.

El señor Ministro hizo unas valoraciones políticas y yo me voy a quedar con la información que se nos dio. Creo que las valoraciones políticas del señor Ministro son casi todas para su propia bancada, y me parece que no nos tocan. Desde el inicio nosotros no acompañamos esta visión, no por no compartir la filosofía de que algunos servicios públicos puedan ser cogestionados por empresas mixtas sino porque el modo en que estas se gestionan implica que el Estado se haga responsable de las pérdidas y que luego transfiera todo al sector privado, que no controla. No puede controlar a las empresas privadas -propiedad del Estado- y, si deben funcionar con subsidios, obviamente, tendrá que transferir recursos públicos, haciéndose responsable por sus pérdidas. Este método -en términos generales- no es compartido por nosotros y, por lo tanto, no lo hemos acompañado.

Creo que el señor Ministro ha hecho una serie de valoraciones, y a quien le quepa el sayo que se lo ponga.

Estos nuevos artículos, a nuestro modo de ver, dejan a AFE sin mucho más que su logotipo, porque lo que se agrega a la norma anterior también es el transporte de pasajeros en el área metropolitana. Por lo tanto, serán responsables de la rehabilitación de la infraestructura, de comprar y de ser propietarios del material rodante y del transporte metropolitano, lo que implica también la gestión. Para eso se prevé que los funcionarios puedan ser declarados excedentarios. En la ley no se habla de la reserva. Tengo entendido que la reserva se piensa incluir en un decreto, y voy a pedir al señor Ministro que me diga cuál es el número.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Todavía no salió.

SEÑOR GANDINI.- ¡Ah bueno! Entonces, nos piden que aprobemos un proyecto de ley sobre la base de un decreto que no existe pero que da garantías a los funcionarios. Digo esto porque sé que el señor Ministro ha presentado muchos artículos al Gobierno que no le han aprobado. Obviamente, el Gobierno es más complejo que un Ministerio, y en él intervienen una cantidad de visiones, como siempre pasa.

Además, tengo entendido que ese decreto reserva el cargo por seis meses y eventualmente por otros seis más, y no por mucho más plazo.

Decía el Director del área respectiva que lo que establece el artículo 188 —esto es muy importante- es que esta nueva empresa privada "podrá". Es decir que otorga una facultad: puede hacerlo o no puede hacerlo; el Poder Ejecutivo mandatará a los integrantes de esta empresa a que lo hagan o será esta empresa la que lo haga. Pero el término "podrá" indica una rescisión o una concesión de un derecho que hoy le pertenece al Estado. La facultad pasa a pertenecer a la empresa privada. La empresa privada es la que "podrá". Por lo tanto, un cometido que hoy es de una empresa comercial del Estado, pasará a ser una facultad que será utilizada por una empresa privada.

Por tanto, más allá de que lo ejecute o no, AFE deja de ser dueña de ese cometido, queda subsidiariamente responsable de la tarea, en tanto la empresa privada no lo haga. La empresa privada cuando quiera usará la opción "podrá" y pasará a desarrollar todos los servicios, y AFE quedará reducida a hacer el mantenimiento de las vías, según entiendo.

Este artículo no hay que mirarlo solo; hay que analizarlo junto con el artículo 24 —que no es menor- de este proyecto de Rendición de Cuentas. El artículo 24, que figura en la Sección "Ordenamiento Financiero", es interpretativo de la Constitución de la República y está hecho a medida para las empresas privadas de propiedad pública. Establece: "Declárase, que la transferencia de fondos públicos a instituciones no estatales creadas por ley" -como en este caso- "o cuya personería se haya otorgado conforme a la normativa vigente, no transgrede lo dispuesto por el artículo 228 de la Constitución de la República, siempre que la aplicación de dichos fondos responda a cometidos y atribuciones conferidas por la ley o el estatuto que les dio origen".

¿Qué quiere decir esto? Que el Tribunal de Cuentas no podrá observar más la transferencia de fondos públicos que se hagan a empresas privadas. Significa que cuando estos fondos pasen a formar parte del patrimonio de estas empresas se ejecutarán sin ningún tipo de contralor parlamentario, del Tribunal de Cuentas ni de la Auditoría Interna de la Nación, y no utilizarán los procedimientos de ejecución presupuestal que los organismos públicos tienen reglados por la Constitución y por la norma vinculados, por ejemplo, al Tocaf, a la contratación de empleados públicos, de escalas salariales, etcétera. Si bien son propiedad del Estado, la privatización no radica en quién es el propietario sino en el derecho bajo el cual se rigen en todos los aspectos: el derecho privado. La normativa comercial en materia de derecho laboral y contratación de sus empleados, de escalas salariales, de retribuciones y demás, pasa a ser materia del derecho privado. Precisamente, de eso se trata: de alejarlos del contralor público. Pero como los fondos son públicos y los dueños son privados, las responsabilidades siempre son públicas, y si andan bien, andan bien, y si andan mal; es el Estado el que tiene que hacer frente a las pérdidas, como ha pasado en esta y en anteriores Administraciones. El crecimiento de sociedades de derecho privado en esta Administración -tal como lo hacía notar el Ministro- ha sido voluminoso. No vamos a entrar en el debate de Pluna o de otros Entes que han tenido este modelo, que no ha sido demasiado exitoso y en el que el Estado ha tenido que ser responsable de las pérdidas en todo sentido, inclusive, haciéndose cargo de los trabajadores de esas empresas privadas.

Entonces, hago una valoración de que estas normas son una secuencia programada para ir dejando vacío al organismo AFE, que quedará con el logo y la historia, pero no tendrá funcionarios -la mayoría de ellos será

redistribuido, como pasó hace algunos años, o en un plazo limitado pasará a la órbita del derecho privado- ni demasiados cometidos, porque estos pasarán a ser administrados por empresas privadas.

Me gustaría -yo fui quien pidió que vinieran las autoridades de AFE y mi solicitud fue aprobada por la unanimidad de la Comisión- preguntar a los Directores del organismo su opinión sobre estos artículos. Quisiera saber qué piensan los administradores de AFE —que fueron designados por el Parlamento Nacional, a propuesta del Poder Ejecutivo- sobre estos artículos y sobre lo que implican, ya que consagran un modelo de gestión para el futuro del organismo.

También me gustaría saber si los Directores de AFE —están presentes quienes representan a la mayoría y a la minoría- presentaron otros artículos al Poder Ejecutivo que no fueron recogidos en este proyecto de ley, y si estos artículos contenían aspectos que apuntaban en el sentido contrario, es decir, que intentaban profundizar algunos de los roles que la ley anterior había mantenido a AFE, por lo menos, en lo que tiene que ver con el sector de pasajeros.

Además, quisiera saber en qué está la negociación sobre este tema que supuestamente llevó adelante el Gobierno con el gobierno chino. En algún momento leí que las máximas autoridades de aquella enorme potencia habían ofrecido al país invertir lo necesario para recuperar y rehabilitar el sector ferroviario, cobrándose —simplemente lo leí; a lo mejor es un disparate- o incorporando al modelo de negocios, la diferencia creciente y proyectadamente creciente del comercio uruguayo con China. Es decir que el posible crecimiento de la balanza comercial con aquel país podría ser el garante o el sector desde el cual se cubrieran los ingresos necesarios para hacer esa inversión. Esto salió en la prensa y se habló mucho de ello; no sé si es parte de este modelo. No sé si se está apostando a esto o si hay alguna otra propuesta para invertir en un sector que, como todos sabemos, requiere una importante cantidad de recursos.

Finalizo mi intervención aquí, sin perjuicio de que a lo mejor vuelva a preguntar sobre algún aspecto.

SEÑOR IBARRA.- La información que da el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través del Ministro, del Subsecretario y de los distintos Directores que tuvieron posibilidad de intervenir —lamentablemente algunos otros no lo han hecho por razones de tiempo- es sumamente importante y lo queremos valorar. Una de las características de este Ministerio es que cuando viene a analizar los proyectos de Presupuesto o de Rendición de Cuentas brinda una serie de informaciones realmente muy valiosas para el conjunto de los legisladores.

Voy a referirme a los artículos 187, 188 y 189. Quiero destacar que lo primero que leí en el artículo 187 fue que había un plazo para la posible redistribución de funcionarios de AFE, ya que vivimos momentos muy angustiantes y dolorosos porque las decisiones de otros Gobiernos significaron que hasta hace muy poco tiempo todavía hubiera funcionarios de AFE sin redistribuir, y eso era un problema para el funcionario, para el Estado, para AFE y para la Oficina Nacional del Servicio Civil que no tenía posibilidades de concretarlo. Acá se plantea un plazo concreto: el 31 de diciembre de 2014. En ese sentido, en caso de ser necesario aplicar este mecanismo, es un plazo razonable que acota las angustias que han vivido decenas y decenas de trabajadores de AFE cuando no se los ubicaba en otros organismos.

En cuanto al artículo 188, como dijo el señor Ministro, en el segundo inciso del artículo 206 de la Ley Nº 17.930 se agrega el tema de realizar transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo. En la bancada del Frente Amplio todavía no hemos analizado en profundidad el tema, pero esa es la novedad.

Sobre el artículo 189 quiero destacar algo. Hemos escuchado opiniones contrarias a la integración al Mercosur y al funcionamiento o no del Parlamento del Mercosur. Ya tuvimos una experiencia muy positiva con el Focem 1, y ahora otra similar en cuanto al Focem 2, que permitirá continuar con la rehabilitación de vías férreas en nuestro país. Tendremos que desembolsar recursos no menores, del orden de los US$ 40:000.000 o US$ 45:000.000, pero con esta ayuda del Mercosur se podrá comenzar la rehabilitación de las vías férreas.

En cuanto a la exposición general que se hizo al comienzo de esta sesión, me acaba de llamar un amigo que tengo en común con el señor Ministro, el doctor Carlos Sabín, Presidente de la Liga de Fomento de La Floresta. He hablado con los ingenieros Lazo y Camaño sobre las barrancas, y ellos fueron claros en cuanto a la situación.

Hay que valorar lo que está haciendo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en muchos puntos del país. En este caso en particular, la reunión con los doscientos vecinos de La Floresta fue sumamente importante porque tuvieron la posibilidad de opinar. Inclusive, se están tomando medidas rectificatorias en beneficio de esos vecinos que viven en forma permanente en los alrededores del kilómetro 53.

Lo que me dijo el ingeniero Lazo —lo reitero porque es bueno que sea registrado en la versión taquigráfica- fue que habría una decisión en primera instancia —más allá de que se están viendo los costos- de llevar a cabo uno de los planteos de los vecinos: hacer una rotonda antes de la Plaza 33, que es una zona bastante complicada para los escolares, ya que hay una escuela muy importante y muchos comercios. Este grupo de vecinos merece que se exprese con claridad la situación.

Lo otro que se me plantea es sobre la iluminación. La aspiración de los vecinos es que ésta abarque desde el Solís Chico hasta el nuevo puente, y las tres entradas a La Floresta: por Las Vegas, por la calle San Martín, donde está la estación de Petrobras, y por la principal. La principal entrada es donde se están haciendo los accesos y el puente, que será una solución muy importante para la zona, sobre todo para Estación Floresta, donde viven los sectores más pobres del balneario, que van a poder cruzar con más seguridad la Ruta Interbalnearia.

Este debería ser el camino que los políticos y los Ministerios deberíamos transitar: dialogar con la gente, escucharla, y, dentro de lo posible, llegar a los acuerdos que correspondan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los señores Diputados anotados para hacer uso de la palabra son: Bernini, Pozzi, Abdala y Abt.

Les recuerdo que a las 12 y 45 veremos la posibilidad de pasar a intermedio, a efectos de continuar con la exposición del Ministerio.

SEÑOR BERNINI.- Un saludo a la delegación. Siempre es un gusto recibir a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es de los Ministerios que profundiza más en la Rendición de Cuentas y en la ejecución de los recursos asignados.

Uno elige dónde debatir algunos temas. En lo que me es personal, acá no debato con mi Gobierno. Por tanto, que otros se rompan los dientes.

Estamos preocupados, y me consta que el señor Ministro también —el señor Diputado Gandini ya hizo una pregunta al respecto-, porque desde que estamos con el tema del Estatuto del Funcionario Público —que hoy se está votando en el Senado y que desde mi punto de vista es uno de los proyectos más importantes del año-, logramos avanzar hasta llegar a una disposición transitoria por la cual regularizábamos a un número importante de funcionarios públicos que venían con distinta modalidad de contratación. En 2005, por el artículo 55 del Presupuesto Nacional, optamos por pasarlos a temporales de derecho público. Con este Estatuto, todos ellos pasan a tener un provisoriato de seis meses y, posteriormente, si son bien evaluados, pasan a presupuestarse. La mayoría de los Incisos involucrados han presentado los cargos necesarios para eso.

Todos estamos de acuerdo —me consta que el Ministerio también, pero lo pregunto- con que en este caso, de los 103 funcionarios que en aquella oportunidad no fueron pasados a temporales en el Ministerio —se les extendió el contrato por unos meses más y luego sí pasaron a temporales-, es una situación de injusticia a reparar. Estoy haciendo las investigaciones del caso en cuanto a la inconstitucionalidad o no de crear cargos desde el Parlamento. Me reservo la información y análisis que tengo para cuando debatamos, pero independientemente de eso, me gustaría que el señor Ministro nos dé su punto de vista respecto al tema.

Por otra parte, me han solicitado entrevistas —todavía no he tenido oportunidad de recibirlos, pero me consta que también la han solicitado a la Comisión- quienes explotan la publicidad en carreteras nacionales, preocupados por el artículo 190. Me gustaría saber por qué llegamos a esto. Creo oportuno que nos den todos los fundamentos que puedan.

Asimismo, quería plantear que fue muy rica su Rendición de Cuentas, pero me gustaría retomar algo que manifestaba el señor Diputado Ibarra, en el sentido de la participación de vecinos y vecinas. Me interesa que

evalúen cómo se ha desarrollado el proyecto "Realizar" que, desde mi punto de vista, es de los más revolucionarios en cuanto a dar a los territorios un protagonismo importante a la hora de decidir sobre dónde invertir los recursos de la sociedad. Por lo tanto, creo que vale la pena que nos hagan una referencia a la evaluación de este proyecto.

SEÑOR POZZI.- Mi inquietud iba por el mismo lado que había planteado, en primer lugar, el señor Diputado Gandini y, ahora, con muchísima claridad, el señor Diputado Bernini, con respecto a estos 103 contratos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es nuestra inquietud ver cómo se puede solucionar esto y cuál es la opinión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con respecto a estos trabajadores y su posible contratación.

SEÑOR ABDALA.- En primer lugar, mi planteo tiene que ver con la infraestructura vial.

Cuando el señor Ministro presentó el Plan Quinquenal y vino a explicar su propuesta presupuestal en el año 2010, nos trasmitió que en lo referente a las inversiones en el mantenimiento y construcción de rutas nuevas, la política del Ministerio era la de cumplir esos objetivos en un 50% con recursos presupuestales, parte de lo cual es lo que hoy hemos escuchado en cuanto a la Rendición de Cuentas correspondiente al Ejercicio anterior y, el otro 50%, a partir del modelo —que en ese momento estaba en ciernes- de la asociación del Estado con el capital privado, a través de lo que se conoce como las PPP.

Con relación a esto, es notorio que ha habido un rezago, al punto tal que el propio señor Ministro, ya hace un año, en esta misma Sala, en esta misma instancia de la Rendición de Cuentas, reconoció que se había producido un enorme atraso en cuanto a eso y, en ese momento, supuestamente se ultimaban los detalles de la redacción de los pliegos licitatorios para una primera experiencia, que sería la de las Rutas Nº 21 y Nº 24. Quisiera saber en qué se está con relación a eso, porque esta semana el Gobierno nacional lanzó el primer proyecto de PPP en un área distinta a la del señor Ministro Pintado para la construcción de la cárcel de Punta de Rieles pero, me da la impresión —el señor Ministro lo confirmará o desmentirá- que no hemos avanzado demasiado en relación a lo que hace un año el señor Ministro nos transmitía ya en ese momento como un atraso significativo de esa idea original del Gobierno, que se suponía iba a transformar la infraestructura del país en las más diversas áreas a partir del primer año de gestión. Cuando estamos transcurriendo ya el tercer año de gestión gubernativa y discutiendo, además, la aplicación presupuestal del último año de gestión, me parece que con relación a eso, parecería —el señor Ministro lo dirá- que seguimos en la misma situación de empantanamiento.

La segunda parte de mi intervención tiene que ver con las disposiciones de AFE. Sin importarme demasiado a esta altura las diferencias o el debate que, eventualmente, se esté sustanciando en el ámbito de la bancada de Gobierno —no pienso detenerme en eso porque, además, no me corresponde—, sí advierto —con eso me alcanza- que a partir de las señales que se vienen dando desde el Gobierno —e incluyo en ellas esta última, es decir, el artículo 188 que, sin ninguna duda, implica un cambio cualitativo importante-, nuestra conclusión es que la política que se está llevando adelante en esta materia, por lo menos ofrece dudas severas desde el punto de vista de interpretar hacia dónde vamos o hacia dónde el Gobierno quiere ir. Cuando digo "el Gobierno", me refiero a su acepción más amplia, obviamente, incluyendo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el titular de la política, y a AFE, que es el que, de acuerdo con la legislación vigente, debe administrar los servicios ferroviarios y asesorar, en esta materia, al Poder Ejecutivo.

Este giro del artículo 188 -en el sentido de que la sociedad anónima creada en el período pasado podrá intervenir en el transporte de pasajeros- creo que ofrece inconsistencias varias. Me parece que el hecho de que sea la sociedad anónima la que determine la oportunidad, el momento y la circunstancia en la cual eso vaya a producirse, es francamente un apartamiento de las normas que rigen en materia de servicios públicos y creo que, por lo menos, es una innovación curiosa, si no, bastante peligrosa.

La comparación que hacía el señor Ministro con las modalidades que todos conocemos, vinculadas, por ejemplo, con el negocio de Alur o la inversión de la regasificadora, creo que en todo caso es un ejemplo aparente, pero no es una situación idéntica. En ese caso, estamos dentro del giro de las empresas públicas respectivas que intervienen en esos negocios —en el caso de Alur, Ancap y, en el caso de la planta regasificadora, Ancap y UTE- que, de acuerdo con las facultades legales vigentes, resolvieron conformar empresas privadas de propiedad pública a los efectos de llevar adelante esa inversión. En este caso, si bien la

naturaleza jurídica puede ser similar, la finalidad es bien diferente. Acá estamos hablando, ni más ni menos, que del destino de un servicio público.

En este caso, es el servicio público cometido a la empresa AFE y, en particular —que es la innovación del artículo 188-, el servicio de pasajeros. De manera que creo que estamos en planos distintos y parece, por lo menos, peligroso que no sean los Poderes públicos, los poderes políticos del Estado -que, por definición, son el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo- los que definan el modelo, los que digan de qué forma se va a llevar a cabo el servicio, los que digan, por lo tanto, a quién se le va a acometer la tarea de prestar el servicio de pasajeros, porque acá lo que simplemente se consagra es una facultad. Por lo tanto, desde ese punto de vista, me parece que estamos frente a una decisión que es muy difícil saber interpretar. No sé si con esto simplemente se pretende tirar la pelota para adelante y, por lo tanto, dejar la decisión en el terreno de que será AFE, pero no directamente, sino a través de la empresa privada, pero ya no el Poder Ejecutivo, cuando por otra parte, como todos sabemos, la política en esta materia le corresponde al Poder Ejecutivo. Para eso se supone que se creó recientemente la Dirección de Transporte Ferroviario y a AFE, en todo caso, le corresponde, como servicio descentralizado, administrar aquellas tareas que la ley le encomienda y, obviamente, asesorar, al Poder Ejecutivo en lo que corresponde a los temas de su competencia. Francamente, creo que es una solución híbrida, que no da certezas, que no da garantías y que, por lo tanto, a partir de ellas no se puede inferir con claridad hacia dónde vamos con relación a este asunto. Creo que lo que incrementa las dudas en cuanto a la incertidumbre y a la confusión que se genera es -acá no tengo más remedio que hablar de las contradicciones públicas- la notoria falta de sintonía que se ha dado entre los dos organismos que por vías distintas intervienen en la definición de este asunto, o por lo menos deberían intervenir: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que obviamente es quien propone esta solución, y la empresa pública AFE, que en su condición de asesora del Poder Ejecutivo debería estar de acuerdo con la solución. Si no lo está, el Poder Ejecutivo, que ejerce la tutela administrativa de AFE, que es un servicio descentralizado, tendría que tomar las medidas que en algún momento indicaran que ha convergido o coincidido la política, la opinión y la visión del Ministerio con la de AFE, la de AFE con el Ministerio, para que el gobierno en su sentido más amplio vaya hacia un solo lado y en una sola dirección, lo que no parece ser -lo dirán las autoridades- que esté aconteciendo en este momento.

Muchas veces, nosotros no tenemos más remedio que manejarnos con versiones periodísticas que son más que rumores, y esta es la oportunidad de trasladarlas a los propios actores públicos. Mientras el gobierno supuestamente definía la inclusión de este artículo en la Rendición de Cuentas, el señor Presidente de AFE hacía manifestaciones en el sentido más opuesto: se quejaba de que desde el gobierno no se ha apostado a la recuperación del ferrocarril. Inclusive, conjeturó con la alternativa de que este escenario que está descrito hoy -esto lo decía en el mismo momento en que el gobierno definía su propuesta de ajuste presupuestal- podía llegar a conducir al cierre de AFE. Entonces, ¿cómo se compadecen estas diferencias de actitud a la hora de elaborar estas soluciones e introducirlas en la propuesta presupuestal con las otras afirmaciones que no son las del sindicato ni las de un funcionario de segunda o tercera jerarquía sino ni más ni menos del Presidente de AFE? Creo que allí hay un asunto no resuelto que el Poder Ejecutivo, lejos de resolverlo mirando para el costado o pretendiendo soslayarlo, va a tener que dirimir de alguna manera. Me parece que la forma de dirimirlo -y por eso no nos gusta la solución- no es establecer una facultad para que eventualmente la sociedad anónima, en un futuro que no sabemos si va a llegar o no, resuelva ni más ni menos asumir un servicio público que es el del transporte de pasajeros que hoy la ley le encomienda a una empresa pública llamada AFE con todas las garantías que desde el punto de vista jurídico ofrece la legislación.

Estas son, en términos generales, las dudas fundamentales que francamente nos provoca esta decisión y que, sobre todo frente a la incertidumbre que se genera, se acrecienta en la medida en que estamos hablando -repito- de una decisión que viene en el tercer año de gobierno, de cara al cuarto ejercicio y en el presupuesto vigente. Por supuesto, esto acrecienta todavía más las confusiones y las dudas. Sobre esta base, queremos preguntar cómo se resuelve esta contradicción que ya no es en el seno de la fuerza política sino en el ámbito del propio gobierno

Por otra parte, queremos recordar otra cosa. Recientemente tuvimos noticias de que a partir de un convenio que firmó la empresa AFE con otras empresas públicas se concretó una inversión en equipamiento precisamente destinada al transporte de pasajeros. A partir supuestamente de la inversión de publicidad que hicieron el Banco de la República, Antel y Ancap en el transporte ferroviario y de una solución que también podría ser de dudosa legalidad en la medida en que escapa a la especialidad de las empresas públicas que resolvieron hacer esa inversión, supuestamente se había iniciado un camino que no sabemos muy bien si se

habrá de discontinuar a partir de esta solución o si en todo caso será parte de la solución o de la conformación de un modelo de gestión que impulsa el Poder Ejecutivo y que no sabemos muy bien hasta dónde cuenta con el visto bueno de la empresa pública; lo que ya sabemos es que no cuenta con el visto bueno de la organización sindical.

SEÑOR ABT.- Doy la bienvenida a la delegación.

Mis preguntas son muy cortas y tienen que ver con la primera exposición que hizo el señor Ministro en la que se refirió a las conexiones del aeropuerto una vez que cayó la empresa Pluna. Viendo el éxito que tuvieron las conexiones que permiten que Uruguay hoy esté en contacto con todo el mundo quería preguntar si el señor Ministro veía como realmente importante la implementación de una nueva aerolínea en la que el Estado tenga que reinvertir una cifra cercana a los US$ 10:000.000, por lo que tengo entendido. Por otra parte, quiero saber si se conoce cuánto han cobrado los ex empleados de Pluna que se encuentran hoy en el subsidio del Banco de Previsión Social por el seguro de desempleo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer una aclaración sobre esta pregunta. Estamos rindiendo cuentas del año 2012; insisto en esto. El 8 de agosto habrá una interpelación que va a referir a esto y no vamos a poder dar muchos datos porque el Estado dejó de tener participación en las aerolíneas de aeronavegación; no somos más socios de nadie. Hay un emprendimiento privado formado por los ex trabajadores que recibió un préstamo que se tiene que pagar y devolver, como sucede con todos los préstamos, por ejemplo con Metzen y Sena y todas las empresas recuperadas. Por lo tanto, no hay inversión del Estado. Lo que hacemos como ente regulador es aceptar o no a las empresas que nos piden frecuencias y certificaciones y cumplir con las dos leyes que establecen ciertos parámetros para actuar en el modelo aeronáutico. No tenemos intervención en eso ni pusimos un solo peso; además no está en la Rendición de Cuentas. Hablamos de pasajeros que ingresan al Uruguay y nada más, porque es nuestra área; las otras áreas las compartimos con la Dirección de Aviación Civil, que pertenece al Ministerio de Defensa Nacional. Nosotros presidimos la Junta Aeronáutica pero los permisos de frecuencias y todo eso los da una agencia estatal que pertenece al Ministerio de Defensa Nacional. Los aeropuertos son responsabilidad del Ministerio de Defensa Nacional, no del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Los pasajeros sí porque en eso intervenimos como Junta Aeronáutica. Queremos hacer esa apreciación para que nadie interprete que no queremos dar respuestas; estamos rindiendo cuentas.

SEÑOR GLOODTDOFSKY.- Quiero dejar la constancia de que la Constitución de la República establece que la Dirección Nacional de Aviación Civil pertenece al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Entonces, hace años que estamos en una inconstitucionalidad.

SEÑOR CARBALLO.- Vamos a obviar las consideraciones que tenemos sobre algunos comentarios que se realizaron y vamos a ir directamente a las consultas. Por otra parte, muchas de las preguntas que teníamos pensado hacer fueron planteadas por los señores Diputados que nos precedieron en el uso de la palabra

Quisiéramos saber si el Ministerio puede ahondar en la información con relación al artículo 206 que ya estaba incorporado en la Ley de Presupuesto de 2005. Si uno analiza el artículo 188 ve que prácticamente se trata del mismo texto. Simplemente se hace un agregado, que ya todos conocemos, en relación al transporte de pasajeros en el área metropolitana. La consulta refiere a por qué reiterar un texto que ya estaba incluido en el artículo 206.

La segunda consulta tiene que ver con el desarrollo de la operadora de la sociedad anónima. Quisiera saber si las autoridades de AFE o desde el Ministerio han hecho algunos contactos y si han recibido opinión por parte de la Auditoría Interna de la Nación.

La última pregunta surge por el diseño de esa sociedad anónima -fue uno de los elementos sobre los que se intercambió en su debido momento- ya que la idea era que fuera rentable, y no solo ágil y rápida como

planteó el señor Ministro. Por eso preguntamos el motivo de la incorporación del transporte de pasajeros y si el funcionamiento de este transporte es una actividad rentable en el país y en el mundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con el fin de considerar el funcionamiento de la Comisión de ahora en más, el señor Diputado Gamou proponía continuar esta sesión el día sábado. A mí me pareció que había dificultades de agenda del señor Ministro y de su equipo.

(Interrupciones)

——A su vez, hay algunos legisladores que tienen dificultades.

Se presentó otra propuesta para que la Comisión pase a intermedio y sesione a partir de la hora 14 y 30. Deberíamos saber si el señor Ministro y su equipo pueden concurrir a esa hora.

(Diálogos)

——Concluimos que hay acuerdo para retomar la sesión a la hora 15.¿Están de acuerdo?

(Apoyados)

SEÑOR GANDINI.- Antes de que se levante la sesión quiero comunicar que voy a presentar un aditivo que tiene que ser consultado por las bancadas, y es probable que haya acuerdo porque así nos lo han manifestado los funcionarios que lo trajeron. Dado que requiere algunas consultas al Poder Ejecutivo, lo voy a hacer ahora y así lo podremos distribuir.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión pasa a intermedio hasta las 15 horas.

(Es la hora 12 y 48)

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Groba)

—Continúa la sesión.

(Es la hora 15 y 5)

—En la mañana de hoy acordamos que cuando continuara esta reunión se iban a responder las preguntas que habían quedado planteadas. Por lo tanto, damos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero proponer un método para responder a un conjunto de preguntas, da otras que son afirmaciones, a otras que no corresponden a la Rendición de Cuentas porque, en realidad, son solicitudes de información y a otras que son cuestiones periodísticas, que no acostumbro a comentar porque no todas las leo; por lo general, me dedico a trabajar mucho y a veces no tengo tiempo de leer comentarios periodísticos.

En cuanto a las propuestas, hay algunas cuestiones relativas al artículo 188, que fue uno de los que más inquietud generó. Si el señor Presidente me permite, solicito que puedan hablar, en este orden, el señor Subsecretario, ingeniero Genta, y el Presidente de AFE, señor Setelich. Luego, si fuera necesario, retomaría la palabra para completar las respuestas y seguir contestando las otras que fueron planteadas, que son muchas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto ese procedimiento.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Simplemente quiero reiterar algunos de los conceptos que habíamos manifestado en la mañana de hoy con respecto a los objetivos del artículo 188 propuesto.

El marco de esta reforma del sistema ferroviario tiene como principal objetivo separar la administración de la infraestructura de la operación ferroviaria y potenciar, a través de la creación de una sociedad anónima operadora, propiedad de AFE y de la Corporación Nacional para el Desarrollo, fundamentalmente el transporte de cargas a fin de insertar al ferrocarril adecuadamente como un actor más en el sistema de transporte. En este escenario de crecimiento de cargas aptas para transportar por ferrocarril, se entendió que una herramienta a utilizar por esta sociedad anónima operadora era la posibilidad de realizar el transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo, cometido que hoy tiene AFE y sigue teniendo a través de su Ley Orgánica. Ese es el sentido de la inclusión del artículo.

Creo que hubo un comentario de algún señor Diputado con respecto a la redacción que se le dio al artículo, donde repite parte del artículo 206 que sustituye. En realidad, no es del todo adecuada esa redacción. Hubiera alcanzado con agregar solamente al final de ese párrafo del artículo 206 "y podrá realizar el transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo", pero ese es un detalle menor. Simplemente, queremos reiterar que el objetivo es poner a disposición un instrumento para realizar el transporte de pasajeros.

SEÑOR SETELICH.- Como elemento de contexto, me parece importante mencionar la Ley Nº 14.396, que no está siendo debatida aquí pero que en su artículo 3º dispone los cometidos de AFE y, entre ellos, el referido a las modificaciones que se proponen en el artículo 188 con respecto al servicio de pasajeros. Dentro de los cometidos de la empresa está la implementación del transporte de pasajeros a través de los trenes. Eso implica que es una obligación que tenemos que cumplir, y la solución que se encontró, dado el contexto actual de la empresa y otras características que ustedes conocen en general -y algunos en particular-, era que había que buscar la forma de viabilizar eso. Por lo tanto, se llegó a la solución mencionada anteriormente de alianza, venta de publicidad o como se le quiera llamar que, obviamente, tiene un formato legal adecuado, que ha sido revisado tanto por el área jurídica de AFE como de las contrapartes que se involucraron en el proyecto, y que dio como resultado que en setiembre se pueda empezar a prestar el servicio nuevamente pero con un enfoque diferente.

Otro tema que me parece previo es el de la hoja de ruta, lo que se conoce como el plan ferroviario o el esquema en el que se viene trabajando acerca de si estamos alineados o desalineados.

Como se mencionó anteriormente, está el artículo 206 de la Ley Nº 17.930, del año 2006, y el Decreto Nº 473, de 26 de diciembre de 2011. Ambos documentos definen cómo tiene que ser la distribución de tareas o los roles que van a jugar en los diferentes organismos, tanto en la Administración de Ferrocarriles del Estado como en la sociedad anónima operadora que se crea en base a la mencionada ley. Y AFE, por lo menos en el período en que hemos estado gestionando a la empresa -a partir del 2 de mayo 2012-, ha ido cumpliendo cada una de esas etapas con fondos propios que, obviamente, no nos sobran. Pero, en la medida en que era una disposición del Poder Ejecutivo y que estaba pautado por la ley, se hizo el esfuerzo y se obtuvieron los fondos para generar la sociedad anónima. Se hizo todo el trámite legal con personal contratado por AFE a los efectos de materializar este resultado y, hasta donde el marco legal lo ha definido, estamos totalmente alineados con las disposiciones del plan empresario. Obviamente, algunos comentarios desde el punto de vista presupuestal y de recursos, acerca de necesidades que tiene la empresa, que hemos expresado de una u otra manera, podrían tomarse -depende de quien lo analice- como una desalineación que nosotros no vemos. Nosotros consideramos que hemos cumplido con todos los parámetros que nos han impuesto el Poder Ejecutivo y las normas legales vigentes. Hemos planteado que tenemos algunos problemas de recursos, que son reales y es lo que ha salido en la prensa.

Específicamente en cuanto a la pregunta sobre el artículo 188, creemos que el servicio de pasajeros no es rentable. Tanto en la región como en Europa y Estados Unidos, la inmensa mayoría de los servicios de transporte de pasajeros tiene directa o indirectamente sistema de subsidio. A no ser que posteriormente se dispongan partidas que subsidien a una empresa que va a trabajar bajo el régimen de derecho privado, la inclusión del artículo 188 no podría generar un cambio concreto, porque estaríamos volviendo a generar un problema del cual estamos tratando de salir. Estamos intentando dejar la infraestructura, que es un área que requiere inversión del Estado, "subsidio" -entre comillas-, porque los beneficios que generan son iguales que los de las carreteras. Podríamos dejar de hacer carreteras; se generaría un ahorro pero el país no funcionaría. Acá estamos hablando del ferrocarril. Obviamente, no tenemos el volumen de transporte que tienen las carreteras, pero es una infraestructura que cumple objetivos similares.

Entonces, hacer que el servicio de pasajeros sea gestionado a través de la operadora sería una contradicción con el concepto de dejar la operación rentable y autónoma de una sociedad anónima en el transporte de cargas para introducir un elemento que todos los escenarios analizados en diferentes países, con distintas características, dan como pauta que requiere un subsidio. Por lo tanto, es inviable que sea una operación rentable por sí misma. Ese es el enfoque que vemos desde AFE para la posible inclusión del artículo 188. Como se mencionó, AFE está involucrada en la implementación porque forma parte del Directorio de la operadora.

Básicamente, estos son los elementos que responden a la pregunta sobre el mencionado artículo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ya hemos dicho cuál es el talante con que vinimos. Si somos capaces de escuchar a la gente cuando vamos a hacer una intervención en territorio -lo que no es común- mucho más lo tenemos que hacer con el Parlamento. El señor Diputado Ibarra citaba el ejemplo de La Floresta, donde pregunté a los más veteranos, no a los jóvenes, si recordaban a algún Ministro de Transporte y Obras Públicas que se hubiera sentado con los vecinos a analizar la intervención en territorio. Por supuesto, nadie había experimentado la vivencia de que un Ministro informara y se nutriera de lo que la gente planteaba. Si lo hago con la gente, mucho más lo tengo que hacer con el Parlamento.

Me parece que la intervención del Presidente de AFE está a tono con la preocupación de dos legisladores de dos partidos distintos, uno del Gobierno y otro de la oposición, que tiene que ver con un problema que, honestamente, se puede subsanar con la redacción, que es el de no subsidiar empresas que aunque sean de propiedad estatal se mueven en el derecho privado. Es un poco de lo que nos estaba alertando el Presidente de AFE, comentario que comparto.

Creo que por ahí puede encontrarse una solución, más allá de que he declarado públicamente -porque vengo de esta Casa- que lo que hace el Poder Ejecutivo es poner a disposición del Parlamento herramientas, y el Poder Legislativo las usa o no. Acá se nos preguntó si el transporte pasajeros de AFE daba pérdidas. Sí, da pérdidas de US$ 480.000 por año que se piensan reducir. Entonces, me parece que podría establecerse una condicionalidad como la que planteaba el Presidente de AFE en el sentido de no transferir pérdidas o de no subsidiar empresas de derecho privado. Podría establecerse que solo es posible utilizar la facultad en el caso de que diera rentabilidad positiva durante un tiempo determinado. Lo planteo para que el Parlamento y la Comisión lo tomen, porque la verdad es que es un punto que no habíamos analizado con atención. Me parece que los legisladores que han planteado esa preocupación confirmada por el Presidente de AFE tienen razón, y no somos tan soberbios como para estar enamorados de las iniciativas que presentamos, o sea que si hay que corregir, se corrige.

Eso no significa que demos por hecho ni dejemos sentado que estamos desmantelando, porque aun en la aplicación primaria de este artículo que nosotros proponíamos no está establecida la derogación primaria de los cometidos que AFE tiene, y podría darse la siguiente situación. Lo estoy planteando en términos hipotéticos porque, en realidad, desde el punto de vista práctico no funciona. Podría ocurrir que hubiera trenes corriendo por la operadora y por el ente autónomo, porque ambos están habilitados, o que una lo hiciera y otra no alternadamente. Todas esas opciones son posibles porque no estamos derogando la ley que establece los cometidos de AFE. Por lo tanto, no se puede decir que queremos desmantelar. Quisimos poner un instrumento más para dar mayor amplitud a AFE, que tiene la sartén por el mango en los dos casos y este aporte del Presidente del ente lo blinda de mejor manera.

Ahora bien, ¿por qué estamos en esta situación? Y yo no soy partidario de gobernar mirando con los ojos en la nuca, porque tengo toda la energía puesta en la construcción de los cimientos del futuro en el Uruguay en materia logística. ¡Y vaya que estamos haciendo mucho para ello! Pero no puedo permanecer insensible ante comentarios que eluden, nada más y nada menos, algunos contrasentidos que el Uruguay ha tenido, como por ejemplo haber decidido el impulso a la forestación y al mismo tiempo el menoscabo, el debilitamiento y la eliminación del ferrocarril. Además, se nos pide que, después de abandonos en décadas, lo resolvamos en poco tiempo.

Créanme que humanamente estamos haciendo lo posible, porque primero debemos subsanar el abandono de décadas en inversión en infraestructura ferroviaria y, además, el abandono de políticas que pusieran al ferrocarril en el lugar que se necesitaba, pensando en un Uruguay a largo plazo. Por suerte, hoy -porque me

gusta ver el vaso medio lleno y porque biológicamente soy optimista- tenemos una política de Estado acordada, no solo con los partidos con representación parlamentaria, sino también con los empresarios y los trabajadores, que pone al nuestro país, en el 2030, como el Uruguay logístico.

Y me quiero agarrar de eso positivo, pero no quiero hacerme el distraído cuando se me quieren pasar cuentas por algunas cuestiones que estamos haciendo ahora y que reflejan algunos de los errores cometidos por el Uruguay en el pasado, para no atribuir intencionalidad política a nadie. Eso respondía a una concepción, porque nadie hace las cosas por maldad. A veces, las ecuaciones exclusivamente economicistas dan como resultado que algunas cosas sean ineficientes, y lo que resulta ineficiente hay que cerrarlo. Pero ya sabemos que el mercado no resuelve todo; ya sabemos que la infraestructura tiene que ser un desafío de los Estados, porque el mercado no se pone a desarrollar infraestructuras. Esto es lo que ocurre; es una enseñanza real.

Por esta razón, no me parece justo, ni con los trabajadores ni con el papel que va a tener AFE, menoscabar la potencialidad que tiene el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, porque es lo mismo que decirle a la gente del MTOP -que lo que hace son carreteras porque no tiene empresas de camiones ni de ómnibus que circulen por las carreteras; se hace infraestructura ferroviaria y lo hacemos con orgullo, como una contribución al país- que su función no sirve para mucho porque la infraestructura es deleznable o una cuestión a despreciar.

Entonces, no quiere decir que AFE quede reducida, porque yo no estoy concibiendo al ferrocarril al estilo que se lo concibió en el pasado. Nosotros imaginamos un Uruguay con un ferrocarril con más vías que las que tiene actualmente. Estamos tratando de imaginar un ferrocarril que conecte con el futuro puerto de aguas profundas, con el de Nueva Palmira, con Montes del Plata. ¡Por supuesto que hoy no tenemos recursos para hacer todo, porque hay que rehabilitar lo viejo, lo que quedó abandonado hace décadas y que debemos levantar! Y, como dice el señor Presidente, por supuesto que debemos considerar los durmientes de hormigón.

Por estos motivos fuimos a China, pero todavía no tenemos los resultados. Acá hay legisladores con experiencia, que saben que los acuerdos internacionales no se forjan en dos días, llevan su tiempo, hay que amasarlos. Cuando tengamos cuenta de los resultados obtenidos, vamos a informar al Parlamento, pero todo debe hacerse respetando el ordenamiento jurídico uruguayo, ya que no solo se debe estar atento a la política del Estado, sino que hay reglas para hacer las cosas y hay que compatibilizar las voluntades políticas de ayuda con las reglas y el respeto a la normativa vigente. En eso estamos. Pero esas conversaciones no ocurren de un día para el otro e incluyen a muchos actores; por cierto, no es solo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también la Cancillería, que en un acuerdo entre Estados tiene un papel central.

Por este motivo, todavía no podemos anunciar lo relacionado con China. Fuimos con el señor Presidente de la República a buscar el apoyo de una nación importante, que tiene un interés relativo en el Uruguay, pues se puede extender a la región; no es por el peso de nuestro mercado que quieren venir acá.

Todavía no puedo dar esas buenas noticias, porque es algo que no se construye con la rapidez que uno quisiera. En esto estamos: ya hemos definido un rumbo muy claro. Por supuesto que queremos que las cosas vayan más rápidamente. Ensayamos un modelo que fue ratificado por todos los actores y estamos trabajando en él, en esa dirección, y lo aceptamos como tal. Este modelo tiene como regulador al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a AFE como propietaria mayoritaria de la operadora en el derecho privado, operando la empresa de transporte de carga, y a una AFE trabajando hoy en el transporte de pasajeros y en la infraestructura, que no es nada menor. Lo demás depende de las cuestiones de procedimiento que hay que seguir y que el Uruguay tiene. Y, por supuesto, estamos analizando juntar todas las herramientas jurídicas disponibles para avanzar lo más rápido que podamos en la infraestructura.

Con esto, señor Presidente, damos cuenta de nuestra posición respecto al artículo 188. Obviamente que el Parlamento es soberano. Nosotros sentimos que el Parlamento tiene una labor importante para corregir, para mejorar los textos que le enviamos.

Se nos preguntó si habíamos consultado a la Auditoría Interna de la Nación respecto de este cambio que estamos presentando. No, porque cuando se presentó la sociedad operadora no podía presentarse el transporte de pasajeros, porque necesitaban una ley. Solo estaba habilitado legalmente el transporte de carga. Por eso hicimos el modelo a través de un decreto del Poder Ejecutivo, basados en el artículo 206 de la Ley Nº 17.930. Por eso es que no hicimos esa consulta para la conformación de la operadora y sus atribuciones.

¿Por qué está escrito así? El artículo original que nosotros enviamos no incluía la redacción que está acá. Pero estas son cuestiones de técnica legislativa. Me gustan más otro tipo de redacciones. Quienes han compartido años de Parlamento conmigo saben que me gusta lo que junto con el señor Diputado Trobo llamamos el estilo Dardo Ortiz, que es hacer referidas; no ponemos mucho texto y solamente mencionamos el pequeño cambio que se hace, refiriendo todas las normas anteriores. Pero es un estilo; hay otros que prefieren un estilo más desarrollado de texto. Bueno, salió lo que salió.

Insisto: hoy los privados están en la ruta. Hay dos rutas concesionadas, las Nº 5 y 8; y también la Interbalnearia y la Ruta Nº 1 en todo el tramo de la CVU, que es una empresa privada de propiedad estatal.

Tenemos privados que trabajan en las obras, pero el Estado no renuncia a controlar esas obras, que se hacen mayoritariamente por privados, como vieron en el informe; o por lo menos mitad y mitad, porque gran parte del mantenimiento está hecho.

Se nos hablaba sobre la nueva obra. La densidad de rutas en el Uruguay, en realidad, no justifica nuevas obras, salvo para algunos tramos para los cuales no disponemos de los recursos. Es más: el señor Diputado Abdala preguntaba por las PPP. En el mundo, las PPP se utilizan para incrementar el patrimonio vial. Aquí las usamos para lo mismo que tenemos que hacer. Esa es la verdad. Y el pliego de la PPP 21-24 ya lo tenemos elaborado, lo pusimos a consulta del MEF y de la OPP, salteando pasos que tenemos que dar, porque el MEF nos ha pedido que respondamos sobre el valor por dinero de la ruta, que es un procedimiento que se pide. Yo creo que en el futuro vamos a tener que acortar los plazos de esa ley. Sé que el Parlamento puso miles de reparos y tuvo ciertas aprensiones, pero lo cierto es que habría que rever los plazos para dar respuestas positivas, tácitas, si es que no ocurren. Es un problema de aceleración de los tiempos. En eso estamos con la PPP 21-24: el pliego está hecho y se encuentra en consulta. No corresponde estar en la etapa del pliego, pero estamos tan apurados por hacerlo que estamos respondiendo las preguntas de valor por dinero. En cuanto tengamos todos los "ok", todos los apoyos, lanzaremos cuanto antes la licitación. Yo no me animo a dar una fecha. Honestamente, nunca fui renuente a dar fechas. Y en este caso mucho más, porque se ha postergado bastante.

De lo que sí estoy seguro es de que una vez que este instrumento se inicie ya vamos a tener más aceitado el mecanismo. Estamos en el análisis del resto de la malla, que se señalaba y que informamos acá. Estamos analizando, pero los estudios son complejos, no son fáciles. Tenemos que cuidarnos de no pagar más por lo que debemos hacer y proyectar con cierta certeza obras que se van a concesionar dentro de veinte o veinticinco años. Hay que tener muchas precauciones y contar con mucha intervención técnica para no terminar pagando más de lo que se pagaba.

Por supuesto que uno desearía que algunas otras rutas tuvieran doble vía, pero en el Uruguay productivo que hemos desarrollado hicimos obra nueva en los desvíos de tránsito pesado. Como ejemplo, puedo mencionar el "bypass" de Pando y el de Dolores; y ahora estamos encarando el "bypass" de Nueva Palmira, todos desvíos de tránsito pesado. Esa es la obra nueva que podemos exhibir.

En un país que tiene 8.780 kilómetros de carreteras, corredores nacionales e internacionales y casi 50.000 kilómetros de caminería departamental, en realidad, proponerse hacer obra nueva es un contrasentido. Deberíamos estar más preocupados en cambiar el estándar del piso de la caminería nacional y departamental -algo sobre lo que hablo permanentemente con los Intendentes-, porque un 10% de la caminería nacional es balasto, al igual que el 90% de la caminería departamental, y debemos tender por lo menos a tratamientos bituminosos o a fórmulas de hormigón diferentes, pero eso cuesta mucho.

Por ese motivo, estoy proponiendo a todos los partidos que incluyan en su programa la constitución de un fondo vial nacional y departamental, que es lo que realmente necesita el Uruguay. En el próximo Período -ojalá que esté incluido en todos los programas de gobierno- se debería instrumentar el pago por uso de la infraestructura, porque la disposición a contribuir es inversamente proporcional a la demanda. Los que más demandan son los que menos están dispuestos a contribuir. Entonces, hay una injusticia tributaria de base, porque la gente que no usa las rutas, con el pago de sus impuestos está subsidiando a quienes las usan para hacer un negocio. Debemos resolver esa injusticia de alguna manera, por supuesto que cuidando los equilibrios y considerando a cada sector. No es lo mismo un sector con márgenes de ganancia pequeños que otro que tiene mayores niveles de ganancia. Pero tendría que haber una contribución según el uso de las carreteras. Hoy, para eso, no habría que poner peajes con barrera, porque también tenemos peajes que solo pagan los salarios. Actualmente eso se podría hacer con satélites, utilizando toda la tecnología disponible, sin

que se deba hacer una detención en carretera y considerando la cantidad; se pueden establecer horarios y tarifas diferentes, con flexibilidad. Hoy la tecnología permite eso.

Por otra parte, estamos haciendo la guía de carga, pero hay resistencia, porque implica un mayor nivel de formalización y hay gente que se resiste a ella.

Quería reflexionar sobre esos aspectos antes de responder concretamente a algunas preguntas que se nos han hecho.

Lo relativo a la PPP 21-24 ya lo he respondido.

Se mencionaron las medidas rectificatorias de La Floresta. La rotonda nos pareció sensata y estamos en la etapa de discutir el precio con la empresa, porque ese es el otro problema. Los precios se incrementaron un 40% -esto lo he hablado con la Cámara de la Construcción-, pero la productividad en el país creció un 4% y en la construcción un 1%, teniendo casi pleno empleo. Entonces, tenemos un problema de innovación y tecnología que hay que encarar. Estamos discutiendo eso.

En cuanto a la iluminación, estamos instalando cuatro pruebas piloto para ver si después podemos avanzar en la iluminación del corredor Punta del Este-Colonia en distintos tramos. Así que eso esta incluido dentro de lo que estamos proponiendo.

Se nos planteó una pregunta sobre algo que para nosotros es muy caro, relativa a los 103 funcionarios ex becarios, como me gusta clasificarlos. Cuando nosotros llegamos al Ministerio teníamos 108 becarios que estaban cumpliendo funciones que no eran de tales.

A veces en el debate público aprecio argumentaciones que me causan cierta gracia, porque se hacen formulaciones para meter funcionarios públicos diciendo que no son tales. Estos 108 becarios, que eran los que quedaban -porque en el período pasado había habido un concurso que incluyó como funcionarios a los que ganaron-, en realidad, no eran becarios. En estos casos sucede igual que con los pasantes, que tienen que aprender e irse; los becarios también deben hacerlo. Pero estos eran funcionarios y si los sacábamos de la estructura, el Ministerio se caía; esa es la verdad. Estaban haciendo tareas de funcionarios públicos. Esa es una práctica muy común, porque aquellos que estuvimos en el Parlamento venimos escuchando hablar del problema de los becarios desde hace años. A tal punto sucede esto que nosotros tomamos la decisión de no aceptar más becarios. Pero nos quedan estos 103, que eran 108, que luego dieron concurso. Se hizo un concurso, con participación de la Oficina Nacional del Servicio Civil, con todas las reglas nuevas, y ganaron. Entonces, pasaron a tener contratos temporales de derecho público y, honestamente, todos teníamos por lo menos la convicción de que en el Estatuto del Funcionario Público que se está discutiendo hoy en el Senado estos funcionarios encontrarían una solución. Pero resulta que como estaban involucrados en el artículo 53 y no hay un 53 para el MTOP, entraban en una bolsa, y eso hacía que fuera imposible esa solución. Entonces, pensamos en la Rendición de Cuentas.

Recién estaban los becarios esperándonos y les pregunté qué había dicho, porque nosotros nunca nos comprometimos a que esto saliera como nosotros lo mandamos. A lo que nos comprometimos con los sindicatos fue a mandar el artículo que habíamos acordado al Poder Ejecutivo. Lo mandamos y el éxito que tuvo está aquí; ya se sabe el resultado.

Si ustedes me preguntan si queremos una solución para esos 103 becarios, les digo que sí. Si el Parlamento tuviera una solución más inteligente que la que nosotros encontramos estaría dispuesto a analizarla, porque verdaderamente necesitamos resolver la situación de estos ex becarios del artículo 53; yo les llamo ex becarios, pero se sabe de qué estoy hablando.

Por lo menos nosotros logramos que se les pudiera extender el contrato por tres años más, que es como pasar el tema al próximo Gobierno. En ese sentido, nos asesoramos, y eso es lo que vamos a hacer. Pero si me dan una solución ahora, no solo no tengo ningún conveniente, sino que, honestamente, lo agradecería mucho.

SEÑOR BERNINI.- Este asunto me parece interesante y por eso interrumpo al señor Ministro. Independientemente de que podamos avanzar en un acuerdo político en cuanto a buscar alternativas -pero no es un tema de hoy-, es importante que se nos brinde la siguiente información. Tengo entendido

que esto no implicaría un incremento de gasto; en todo caso, sería una transposición de rubros. ¿Es así?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí; a nuestro juicio es así. Y aclaro que nosotros tenemos la potestad de extender el contrato por tres años más, porque así lo establece el propio contrato con los funcionarios. Este nos da la facultad de extenderlo tres años más; eso no está en las normas legales actuales, sino en el contrato que firmamos con ellos.

Sinceramente, no quiero discutir sobre lo que tenemos o no. Si el Parlamento encuentra una mejor solución esta discusión es vana.

SEÑOR GANDINI.- En cuanto a este tema el señor Ministro nos dice que está dispuesto a analizar una forma de resolverlo mejor que la que él propone, y me gustaría conocer cuál es su propuesta, porque la verdad es que no accedí a ella. Si el señor Ministro tuvo una redacción que mandó al Poder Ejecutivo, que por alguna razón no sorteó esa autorización formal y la conociéramos en la Comisión, a lo mejor podríamos hacerla nuestra; probablemente no requiera iniciativa del Poder Ejecutivo, pero reitero que necesitaríamos esa norma.

En segundo lugar, no sé cuál es la relación contractual que mantienen. El señor Ministro dice que tienen un contrato que les permite una renovación por tres años más, pero si está dentro del marco del contrato temporal de derecho público, la ley no permite que sea por más tiempo que ese: un máximo de tres años; por más que se haya contratado por seis, diez o veinte años el límite es de tres. En el artículo 9º de esta Rendición de Cuentas se establece que el Poder Ejecutivo tiene la facultad -discutible, pero es la que la disposición establece- de prorrogar "[…] los contratos temporales de derecho público realizados al amparo del artículo 53 de la Ley Nº 18.719, […] que se encuentren vigentes a la fecha de promulgación de la presente ley y que se hayan realizado por un plazo menor a tres años. […]". Reitero que estos contratos podrán ser renovados por un plazo que, en total, no sea superior a los seis años. Lo que debemos saber es si esos contratos fueron firmados por un plazo menor a tres años, porque si el plazo fuera mayor, sería diferente. Digo esto porque muchos de estos funcionarios tienen una relación contractual con el Ministerio que excede los tres años, porque son anteriores, aunque el texto del artículo 9º al que me referí no menciona una relación superior a tres años, sino un contrato temporal de derecho público menor a tres años. No sé por qué lo dice, porque no hay contratos temporales de derecho público que puedan tener más de tres años. Si los hubiera, estarían violando la norma. Pero como no hemos discutido esto con la Oficina Nacional del Servicio Civil, nos gustaría que el Ministro nos explicara si existe alguna otra norma al respecto y si puede dejar alguna propuesta concreta para que la Comisión la analice.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Por supuesto que en virtud del artículo 53 de la Ley Nº 18.719 al que dio lectura el Diputado Gandini estos funcionarios no encajan en esa prórroga de plazo.

En la Resolución de fecha 15 de abril de 2011 se hace referencia al resultado del concurso y se establece: "El Presidente de la República resuelve: 1º.- Autorízase la contratación en la modalidad de Contrato Temporal de Derecho Público (Art. 53 de la Ley Nº 18.719 de 27 de diciembre de 2010) con destino en la Unidad Ejecutora del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que en cada caso se indica, de las personas que se citan a continuación en la categoría de Administrativo Nivel VI, en un régimen de 36 horas 15' efectivas de labor y con una retribución mensual de $ 13.956,25 (pesos uruguayos trece mil novecientos cincuenta y seis con veinticinco centésimos) […]". A continuación figura la nómina de todas las personas que ganaron el concurso, y se agrega: "2º.- El plazo de contratación será de tres años -a partir de la fecha de toma de posesión de la función- prorrógase por única vez por hasta el mismo plazo. En todos los casos no podrá extenderse más allá de la aprobación de la reformulación de las estructuras organizativas" -como no ocurrieron, podemos prorrogar los plazos- "y de puestos de trabajo del Inciso mencionado.- […]". Luego se habla de la remuneración y, posteriormente, se estipula que se comete al señor Director General de Secretaría y a los Directores Nacionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas la suscripción de los contratos que correspondan a las respectivas Unidades Ejecutoras. Después se aclara con cargo a qué ley se hará la erogación resultante, y se dispone que la resolución sea comunicada a quien corresponda.

Por lo tanto, de acuerdo con esta Resolución, estamos autorizados a prorrogar esos contratos hasta que la reestructura se haga efectiva, lo que aún no ocurrió.

Esto podrá tener sus interpretaciones e incluso me podrán decir que el argumento es leve, pero es el que manejamos.

El Diputado Gandini me pregunta qué artículo habíamos mandado nosotros. Se lo leeré: "Facúltase al Poder Ejecutivo a contratar bajo el régimen del Artículo 50 de la Ley Nº 18.719, de 27 de diciembre de 2010 en la redacción dada por el Artículo 4 de la Ley Nº 18.996 de 7 de noviembre de 2012, a los funcionarios del Inciso 10 -Ministerio de Transporte y Obras Públicas que a la fecha de aprobación de la presente Ley se encuentran contratados al amparo del Artículo 50 de la Ley Nº 18.719, de 27 de diciembre de 2010. En estos casos el período del contrato será por un plazo de hasta seis meses, período en el que deberían ser evaluados por el Tribunal pertinente para su presupuestación.- Autorízase a la Contaduría General de la Nación a proceder a la creación de los siguientes cargos presupuestales y a habilitar los créditos correspondientes con la finalidad de dar cumplimiento a la contratación en régimen de provisoriato y posterior presupuestación de los funcionarios comprendidos en la situación prevista en el Artículo precedente […]".

¿Por qué decimos que esto no implica gasto? Porque estos salarios ya los estamos pagando. Lo que se plantea es una transformación. Técnicamente podría ser considerado un aumento del gasto pero, en la práctica no lo es, porque estos dineros ya los estamos utilizando para pagar estos salarios.

Esto fue lo que presentamos.

SEÑOR GANDINI.- Para decirlo en términos sencillos, el artículo que el Ministro acaba de leer transforma la relación contractual de 103 funcionarios que, en su momento, dieron y salvaron un concurso, por lo que fueron contratados bajo el régimen del artículo 53 de la Ley Nº 18.719, relativo a los contratos temporales de derecho público, que pasan al régimen de provisoriato. Es decir que pasan a una modalidad según la que están seis meses trabajando, luego son evaluados y, eventualmente, quedarán o no.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Exacto.

SEÑOR GANDINI.- A mi juicio, eso no requiere iniciativa del Poder Ejecutivo. No estamos creando cargos, sino transformándolos dentro de la legislación vigente, mediante una autorización legal al Ministerio. Esta medida no requiere una asignación de recursos extraordinarios, porque unos recursos se transforman en otros, o sea que solo habría que habilitar a través de la Contaduría los rubros respectivos y hacer las correspondientes reasignaciones.

Reitero que me parece que esto no requiere iniciativa privativa del Poder Ejecutivo. Entonces, dependerá de la voluntad del Parlamento.

Quería dejar esta constancia; luego trataremos el tema.

SEÑOR BERNINI.- Creo que la Comisión deberá profundizar en este tema en el momento en que lo discutamos.

Yo interpreto que el Parlamento no está inhibido por vía constitucional a la creación de cargos; está inhibido a incrementar el gasto. En su oportunidad, presentaré la opinión de calificados constitucionalistas que argumentan en este sentido.

Teniendo en cuenta esto, agrego que, desde mi punto de vista, no estamos inhibidos a resolver este tema. Por lo tanto, creo que hay varias posibilidades de hacerlo, e insisto en que el momento de plantearlas será cuando la Comisión comience a analizar los aditivos, etcétera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Continúo con las otras preguntas, porque lo demás es propio del debate de la Comisión y de la discusión parlamentaria.

Se nos preguntaba también respecto del programa "Realizar". Aclaro que la importante intervención relativa al transporte suburbano la voy a dejar para el final, a efectos de que el Director Nacional de Transporte responda las inquietudes; me parece que es muy relevante contestarlas.

En el Capítulo que denominamos "Infraestructura comunitaria" reorganizamos una cantidad de recursos que el Ministerio otorgaba para apoyar a distintas instituciones. Cuando el Parlamento votó la ley de descentralización, todos los que en aquel momento la apoyamos sabíamos que aquello era lo posible en aquel momento, pero que no era la mejor norma, en tanto centralizaba cuestiones, pero no recursos. Por nuestra parte, cuando iniciamos la gestión sabíamos que, además de las demandas habituales de las 19 Intendencias del país, pesarían sobre nosotros 89 demandas más: las de los Municipios. Por lo tanto, serían 108 demandantes y, si pretendiéramos atenderlos a todos, consumiríamos un tercio de nuestro tiempo en ello.

Fue entonces que ideamos un programa que cumplía dos objetivos: apoyar a los Municipios y darle protagonismo a los ciudadanos. Por eso fuimos al encuentro de los Intendentes -y quiero decir que, por suerte, lo acogieron muy bien- y firmamos convenios en virtud de los cuales el Ministerio apoyaba a los Municipios con $ 2:000.000 y las Intendencias, con otros $ 2:000.000. El Ministerio entregaba esos recursos de la siguiente forma: $ 1:000.000 inicialmente y $ 1:000.000 al terminarse las obras. Las Intendencias podían financiar sus aportes con horas de trabajo, suministro de materiales, etcétera.

La participación de la gente se concretó a través del primer presupuesto participativo enteramente "on-line" del país. La gente propuso por computadora y votó por computadora. En la primera etapa, participaron 41 Municipios, además, más de treinta mil ciudadanos participaron de la votación, se eligieron las obras y vino la instrumentación.

En Montevideo, como ya existe el presupuesto participativo, en el año 2012 hicimos un programa específico: limitar las propuestas exclusivamente a obras de iluminación. Se trató de un promedio de 150 focos por Municipio, la gente participó activamente y el resultado fue muy bueno. Hay seis de los ocho Municipios que ya están trabajando a buen ritmo y van a tener obras de iluminación votadas por los vecinos.

En determinado momento, observamos que no iba al ritmo deseado por nosotros. Después de haber destinado casi $ 40:000.000, hicimos una carta a los Intendentes manifestándoles nuestra preocupación porque entendíamos que el ritmo no era el mejor. Esto generó polémica, pero no lo hicimos con el afán de tirar de las orejas a nadie, sino de cuidar los recursos de todos los uruguayos porque $ 1:000.000 por cada Municipio es plata de los uruguayos, no plata del Ministro. La gente tiene todo el derecho de pedirnos cuentas.

A partir de ese intercambio con los Intendentes, logramos acelerar el nivel del ritmo de obras. Cuando hicimos la carta, había una obra hecha de las 54 previstas porque hubo más obras votadas que Municipios. Si las obras propuestas eran de menor monto, se cubría hasta los $ 4:000.000. Hoy estamos en 24 que ya están prontas para inaugurar; quiere decir que hubo una aceleración.

Pero también sacamos enseñanzas, señor Presidente. La enseñanza que sacamos es que las Intendencias tienen dificultades en equipos técnicos para poder calcular los costos de las obras y, a veces, el principal problema que tenemos es sobre la propiedad de los terrenos donde se van a hacer las obras votadas por la gente. Desde ese punto de vista, tenemos muchos litigios pendientes. Tanto es así, que el programa que viene ahora para los 40 Municipios restantes, que vamos a aplicar en 2013, va a ser de obras de acondicionamiento urbano: luces, calles, plazas, es decir, todo lo que hace al acondicionamiento urbano y no obras como, por ejemplo, gimnasios. Esto a la luz de la experiencia de la primera obra en el primer departamento donde se inauguró: fue el que más votos tuvo en proporción a su población; me refiero a Casupá. Se dio una casualidad: ahí inauguramos las dos primeras obras del programa "Realizar", una de iluminación y otra de bitumen de un MEVIR, en un departamento con alcalde colorado, Intendente blanco y Ministro del Frente Amplio. Por lo tanto, insospechado de ningún favoritismo.

La segunda obra la inauguramos hace poco en Tarariras. Como resultado de la aplicación del programa "Realizar", nos dimos cuenta de que la gente proponía obras de infraestructura, pero propusieron y ganaron, en su mayoría, obras que tenían que ver con el quehacer de los jóvenes, y esto nos llamó la atención. Dijimos: "¿Qué está pasando que la gente hace ganar con su votación cosas relativas al ocio de los jóvenes?". En realidad, tiene que ver con qué le hacemos hacer a los jóvenes del pago. Entonces, lanzamos el programa "Obra Joven", en el que participaron algunos colegas del Parlamento como los señores Diputados Mahía, Lacalle Pou, Fernando Amado y Daniel Radío; Matías Rodríguez por el INJU; Juan Carlos Noya y el

Director de Arquitectura por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Beatriz Fajián por el PIT-CNT, y un representante de la Cámara de la Construcción. Estos conformaron un jurado que analizaron 168 propuestas de organizaciones juveniles que iban a ser premiadas con hasta un máximo de $ 2:000.000, con un límite de $ 10:000.000 anuales -va a ser en este año y en el siguiente-, y 21 proyectos resultaron favorecidos de lugares como Curtina, el Cerro, Quebracho, etcétera. Estos sitios los estamos recorriendo para hablar con los jóvenes acerca de qué los llevó a proponer lo que proponían. Fue una experiencia muy interesante de un concurso que espero que en el próximo período se mantenga, porque son fondos concursables, siguiendo una línea que implantamos en el Ministerio en el sentido de no meternos en lo que son las áreas de otras Carteras sin consultar. Por ello le pedimos ayuda al INJU porque, ¿qué sabemos nosotros de juventud?.

En los convenios convencionales, en esos que son obra por convenio, hicimos alguna racionalización. La primera es que no trabajamos a demanda. Quiere decir que abrimos un período anual, este año fue en mayo, de quince días; llamamos a las instituciones para que se presenten; comparamos los proyectos; vemos las contrapartidas sociales; distribuimos democráticamente el territorio, y ahí el Ministerio resuelve apoyarlos exigiéndoles la contrapartida. Esto porque nos dimos cuenta, señor Presidente, de que los departamentos que más necesitaban las obras, no se las pedían al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nosotros dijimos: "¿No será por una cuestión de orgullo?" No, nos dimos cuenta de que era porque la gente no sabía que el Ministerio les daba potestades. Ahí resolvimos que no nos metíamos más ni a hacer escuelas, ni CAIF, ni policlínicas de ASSE. La educación tiene un buen presupuesto, el INAU tiene muy buen presupuesto, ASSE tiene muy buen presupuesto. Como tenemos una división de arquitectura, entonces, si quieren que hagamos una obra determinada, hacen un convenio con nosotros y se la hacemos; pero no a pedido de los vecinos. ¿Por qué? Porque nosotros, con la mejor buena voluntad, les hacíamos una policlínica en un lugar que no era prioritario para ASSE, y lo que le estábamos generando era un gran problema. Los vecinos podían pensar por qué se hacen obras en determinados lugares y en otros no; quizás porque aquellos conocían al Ministro de Transporte y Obras Públicas o a alguien de esa Cartera. Por eso eludimos esto. A la gente le decimos que si quieren obras, les pidan a las autoridades de la ANEP, del INAU, de ASSE y nosotros, si nos pasan los recursos, se las hacemos con gusto. Las obras relacionadas con los deportes, las consultamos con el Ministerio de Turismo y Deporte, para no cometer errores como sucedió hace muchos años. Además, hacemos esto para no duplicar esfuerzos porque nosotros no fijamos la política de deporte.

¿Qué contrapartidas exigimos, señor Presidente? Algunas que nos llenan de emoción. Por ejemplo, hay muchas instituciones de natación que nos piden ayuda. Hay una gran cantidad de niños de las escuelas públicas que están aprendiendo a nadar gracias a nuestros convenios y no es inferior a los 2.500 niños. En el Club Urunday vimos con emoción cómo los niños ciegos entraban con mucho temor a aprender a nadar y a los tres meses parecía que estuvieran en su medio natural. O los niños sordos, llevados por los trabajadores de UCOT que tienen convenio con el Club que les exigíamos, como contrapartida, llevar a esos niños. Pero no solo alcanza con eso. Doscientos setenta y dos gurises de la Escuela Capurro están aprendiendo a nadar en el Club Urunday Universitario, un club del Prado. Cuando les preguntaban a esos niños qué les había parecido la experiencia, contestaban que había sido el día más feliz de sus vidas. Y así con el Club de Tenis El Pinar, con Nueva Helvecia; en Bella Unión hicimos un convenio con un club de natación para que los gurises aprendieran a nadar, lo que les da otras seguridades en la vida que les sirven para marchar en la vida porque cuando uno se desenvuelve en un medio que no es el propio, y el agua no lo es, te da seguridades para encarar las diferentes situaciones. Las maestras nos decían que los gurises habían evolucionado mucho con esto, pero no es por diez días que lo hacemos, es por diez años durante ocho horas semanales y es parte de la racionalidad en la infraestructura comunitaria.

Agradezco la pregunta porque nos permite decir que estamos satisfechos. Tenemos una cuestión que siempre debatimos con el Presidente de la República: cómo se inaugura y quién va a una sala velatoria en Colonia Lavalleja o al Cementerio en Vergara. La verdad es que no sabemos cómo se inauguran este tipo de obras. Esas dos obras son tremendamente importantes para los pueblos que las eligieron. La sala velatoria de Colonia Lavalleja era un reclamo social muy importante de un pueblo acostumbrado a velar en las casas, pero eso ya no estaba dando resultado.

Por otra parte, es un lujo cómo está quedando el cementerio de Vergara; la verdad es que ha sido una obra muy importante.

Corresponde aclarar que hay obras que costaron más de lo que se calculaba, aunque también quiero destacar que las Intendencias están poniendo más recursos.

SEÑOR MARTÍN.- El suburbano es un sector de actividad del transporte que, después del capitalino, puede considerarse el más potente: se mueve en un radio de 60 kilómetros con 560 ómnibus de 10 empresas, recorriendo 60:000.000 kilómetros, consumiendo 21:000.000 litros de gasoil y transportando 73:000.000 de viajeros en el año.

Distribuye su mercado entre la empresa líder, que vende el 47% del mercado y las nueve restantes, que se reparten el 53% restante.

Indudablemente, Uruguay es un país que tiene una actividad muy regulada en este sector de actividad. En 2005 accedió un nuevo Gobierno que, entre sus objetivos y sus planes específicos, buscó competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que contribuyeran al establecimiento de políticas claras que privilegiaran las opciones por el transporte público para dar respuesta a un conjunto de situaciones que se venían acumulando desde antes de la crisis, que había llevado a las empresas a tener endeudamientos importantes para financiar la actividad.

Lo primero que se hizo fue fijar políticas públicas. Así, se estableció un mecanismo para evitar que el precio del gasoil se disparara y pusiera permanentemente en jaque el precio del boleto. Dentro del sector educativo se privilegió a los estudiantes de la enseñanza media; se buscó un conocimiento en profundidad de la actividad y del sector, optimizando la obtención de la información. En esos años se extendió la aplicación de sistemas tecnológicos para la expedición de boletos y se realizaron algunas experiencias piloto de integración de servicios, más que nada para privilegiar la ampliación de la oferta a los ciudadanos.

Una de las cosas sobre las que hay que seguir trabajando y que se relaciona con el área metropolitana, es la universalización de los viajes. Esto es lo más democrático para los desplazamientos, teniendo en cuenta las opciones que el público necesita par unir sus puntos de origen con los de destino de la manera más rápida y eficiente posible.

Uno de los objetos de estudio fue la estructura de costos, en la que se individualizaron algunos factores. En conversaciones con las empresas se fueron estableciendo los plazos para el desplazamiento definitivo de los costos.

Hasta 2008, dos tercios del sector suburbano se desplazaba con el sistema de conductor-cobrador y un tercio con guarda y conductor, siendo que, en ciudad, el proceso de pasaje a cobrador-conductor había prácticamente culminado sobre el año 2003.

A su vez, persistía el régimen especial de aportación a la seguridad social por el régimen del Decreto Nº 205/97, que reconocía siete años por seis de trabajo. Eso suponía un coeficiente de 9,2 dentro de la estructura de costos. A su vez, se mantuvieron dos jornales de presentismo que habían sido negociados en el Consejo de Salarios de 2005 para financiar la equiparación del sector metropolitano.

Naturalmente, todo esto fue acompañado de discusión, de trabajo, con las empresas, y de una serie de experiencias piloto como la integración del servicio urbano con el suburbano, lo que se denominó la "combinación metropolitana", o los servicios departamentales de Canelones con sistemas suburbanos de Montevideo, que conforman la "combinación canaria". Todo esto apuntó a privilegiar segmentos de usuarios a fin de potenciar el número de viajes en la actividad. Esto tuvo su efecto: se pasó de 44:000.000 de viajes a 73:000.000.

Arriba del ómnibus se recauda el 73% del total de ingresos; el restante 27% surge de transferencias en función de bonificaciones que se pagan por boleto estudiantil, de reintegros por concepto de combustible, o en virtud de la Ley Nº 18.180. En 2007, junto con otras medidas que adoptó el Gobierno, se habilitaron partidas extraordinarias que contribuyeran a frenar un posible brote inflacionario. Fue así que se eliminó el IVA a la carne de ave, no se aumentó el combustible ni tampoco las cuotas mutuales. Se dieron estos subsidios para que ese año transcurriera dentro de los parámetros establecidos por el Gobierno en materia inflacionaria.

Quiere decir que ha habido un seguimiento muy importante. Ha habido discusión con el sector porque este no es homogéneo y las tarifas que se fijan son estándar. O sea que uno va haciendo un reconocimiento de costos y, sobre esa base, se tiene que llevar adelante la explotación de los servicios.

Los que han trabajado muchos años en el transporte saben que hay determinadas prestaciones que siempre han sido ventajosas para el sector. Cuando uno toma el precio del combustible, lo hace en boca de tanque, pero las empresas son grandes consumidoras, y por eso tienen contratos especiales con petroleras que les significan importantes bonificaciones. Esas cosas no se tocan, sino que se mantienen como colchón a fin de que se pueda hacer frente a todas las obligaciones e imprevistos.

Cuando se fija el precio de un tambor de lubricante, se pide el precio de una unidad en tres o cuatro lugares, pero no se pregunta: "Si en lugar de una tarrina de 200 litros de lubricante, compro 100 ¿cuánto cuesta?". No; se pone el precio por unidad. Lo mismo se hace con las cubiertas y con todos los insumos de la estructura de costos.

Como decíamos, el sector no es homogéneo. Esto también pesa en la manera como se lleva a cabo la gestión de los servicios en materia de eficiencia, de rendimiento y de elección de las tecnologías para que se cumpla la paramétrica.

Se privilegia la amortización sobre los gastos de repuestos y de mantenimiento, precisamente para trabajar con unidades nuevas. Si estas unidades han sido probadas en actividad, lo único que van a requerir son mantenimientos livianos mientras dura el período de garantía, y los "services". Las amortizaciones están establecidas a doce años. Por eso, en general la flota promedio debe tener una antigüedad de doce años, más allá de que reglamentariamente sea de dieciocho. Hoy tenemos una flota que tiene una antigüedad un poco menor porque ha habido un importante nivel de recambio, facilitado porque la herramienta del fideicomiso del boleto -fideicomiso de administración- fue tomada por toda la plaza financiera como garantía de las operaciones comerciales de crédito para la financiación de los leasing. Eso ha determinado que en todo el país -no en el sector suburbano- desde el año 2006 a la fecha hayan cambiado más de 1.600 ómnibus.

Cabe agregar que seguimos con atención la información de las auditoras. Todas las empresas están obligadas a presentar sus balances contables auditados -inclusive, hoy es una prerrogativa de los bancos que hace muchísimos años pueden exigirlos- y eso nos permite conocer el estado económico y financiero de las empresas. Como dijimos, no todas están en igual situación: hay algunas que están mejor; otras tratan de corregir sus gestiones. Y lo que debe tratar de hacer el regulador es acompañar al sector, muy especialmente con la responsabilidad de mantener los equilibrios razonables en una actividad que debe ponderar los costos del negocio, defendiendo al usuario que debe hacer frente al desembolso diario en un rubro que integra la canasta básica.

En general se trata de una actividad bastante estable, más allá de que en el concierto de las empresas que participan en ella algunas tienen más estabilidad que otras. Hay empresas que históricamente han tenido comportamientos que no privilegiarían la situación que hoy tiene el mercado, y en función de eso, hay que buscar corregirlos.

En alguna oportunidad, cuando anteriormente comparecimos en instancias de la Rendición de Cuentas, hablamos de una buena herramienta que se había promovido en el sector montevideano, en el que hay empresas que tienen demasiadas deudas: no importa cómo fueron contraídas, pero el costo financiero muchas veces representa un desembolso del 20% de la recaudación y eso no está en la estructura de costos. Entonces, hay que buscar cómo reposicionar esos pasivos en función de hacer más estable la actividad para todas las obligaciones que hay que cumplir a principios, a mediados y a fin de mes, de forma de que la actividad se preste en los términos más normales posibles. En ese sentido, se promovió la creación de un fondo de financiamiento suburbano, que fue aprobado por el Parlamento, reglamentado por el Poder Ejecutivo y emitido en diciembre del año 2012 por unas UI 210:000.000 -algo así como US$ 24:000.000- que se distribuyó de acuerdo con la actividad del sector en los niveles de mercado, a los efectos de garantizar su repago.

Seguimos muy de cerca esta situación. El Ministerio regula aproximadamente unas 70 empresas entre suburbanas, de corta, de media y de larga distancia, pero trabaja con el sistema de abono estudiantil y con el de fideicomiso del boleto con 140 empresas en todo el país. Quiere decir que hay un sistema de seguimiento bastante permanente, muy en especial para aquellas empresas cuya regulación es responsabilidad del Ministerio.

De repente hay sectores empresariales que pueden discutir si todo está o no reconocido: este es un eterno debate; quienes han trabajado en transporte saben cómo es esta cuestión. Pero lo que debe quedar

meridianamente claro es que todo se hace dentro de un ámbito de discusión colectiva con el sector, recogiendo muchas observaciones que este aporta que, en general, son de recibo para trabajar mancomunadamente: lo más importante en todo esto es preservar, fortalecer y jerarquizar todo lo que tiene que ver con la atención del servicio. Se trata de una actividad privada de interés público, pero indudablemente, en cuanto a los cumplimientos de las empresas, el regulador -que es responsable de la transferencia de un 27% de los recursos- tiene la responsabilidad de exigir -cuando se han dado los tiempos y se han construido herramientas complementarias- un mayor nivel de eficiencia.

Este sector abarca una de las zonas que más ha crecido en los últimos años en todo el país y es necesario que esté bien atendida, sin que el crecimiento de la venta de pasajes -a partir de la recuperación de viajes que se habían perdido- dispare en forma irresponsable la cantidad de unidades. Si aumentamos la oferta y la demanda es menor asistimos a un encarecimiento de los servicios. Mientras exista la regulación del transporte, esta será una discusión histórica sobre la actividad del sector, pero indudablemente estamos en una etapa en la que se han podido establecer políticas que han contribuido a privilegiar un movimiento de los servicios.

Cabe agregar que ha habido un recambio muy importante. En el caso del sector suburbano, hubo más del 50% de recambio de unidades; hay que tener presente que hubo un tiempo en el que la economía del país no permitió hacer este tipo de renovaciones graduales y permanentes y eso se ha ido retomando. Ello ha generado que hoy tengamos un sector muy potente desde el punto de vista de su actividad, si bien todavía hay un mercado muy importante en el que es necesario seguir trabajando para desestimular el uso desmedido del parque individual, que va generando dificultades al unir los puntos de origen y de destino en tiempos más razonables.

Hay políticas que desde el punto de vista vial buscan privilegiar la opción por la circulación del transporte público, que debe mejorar su velocidad comercial, no yendo más rápido, sino eliminando obstáculos, porque estamos en tiempos en que hay que hacer las cosas con cultura de seguridad vial. Esto debe instrumentarse con el más absoluto resguardo de las medidas que se están implementando para dar una mayor garantía en la disminución del flagelo que tiene el Uruguay en materia de accidentes.

Podríamos señalar muchos más aspectos vinculados a esta actividad. Sabemos dónde se origina la preocupación y estamos trabajando en esa dirección porque es nuestra responsabilidad. En nuestra mesa de trabajo con las empresas, en forma colectiva o individual, siempre está presente la voluntad para hacer el seguimiento puntual de cualquier situación que merezca un tratamiento especial por parte del regulador.

SEÑOR GANDINI.- Agradezco al Director Nacional de Transporte, quien dio una explicación descriptiva de un problema complejo que tiene un sector que viene cambiando y modificándose. De hecho, en los últimos años, varias empresas típicas del transporte suburbano fueron absorbidas por empresas de transporte montevideano, a saber, Solfy por COME SA, Codet por Coetc, CUTU por UCOT; otras se han expandido. Empresas típicamente suburbanas deben quedar dos o tres.

Se trata de un sector que tiene importantes asimetrías; algunas empresas reciben subsidios, aún vigentes, del departamento de Montevideo, más allá del subsidio del gasoil; obviamente, esto tiene que ver con el tipo de transporte departamental. A propósito de estas asimetrías, el señor Director decía que era una lucha eterna, que se apostaba al diálogo, etcétera, pero sabemos que hay discrepancias importantes en cuanto a la fijación de las tarifas, al punto que hay juicios importantes dilucidándose en la órbita judicial correspondiente respecto del cálculo realizado en los últimos tiempos que, al menos en una visión, ha desfasado el incremento de las tarifas con respecto a los costos, es decir, lo que dicen cuesta mover un ómnibus y lo que ha cambiado o se ha modificado la tarifa promedio.

El problema no es solo de discusión, y lo planteo acá porque me preocupa mucho la viabilidad de algunas empresas del sector. Es cierto que se ha modernizado la flota de transporte, que fue muy buena la idea de instrumentar el fideicomiso para renovar la flota, pero también que los otros fideicomisos o subsidios evitan que algunos costos se trasladen a la tarifa y que sea el usuario, el pasajero, quien los termine pagando y lo paga el Estado de una u otra manera; el ejemplo del fideicomiso del gasoil es bien típico. Esto sucede porque hay una política -compartible- de que la tarifa no puede aumentar, en tanto afecta el bolsillo de todos los pasajeros, particularmente de los trabajadores y, además, incide notoriamente en la inflación.

Sin embargo, este subsidio probablemente no alcance, tal como está diseñado, para absorber algunos costos, y si tienen que ver con las ganancias, es una discusión, pero si van más allá de las ganancias y comienzan a afectar la rentabilidad y las empresas tienen que mantenerlos -me refiero a todas las empresas del sector- reduciendo otros costos que tienen que ver con su funcionamiento, se empiezan a generar problemas a corto plazo, en algunos casos, y a largo plazo, en otros.

Yo debo decir que tengo una visión diferente -quizás no sea el momento de discutirla- de cómo la evolución de las tarifas, no subsidiada en esos rubros, está incidiendo en la viabilidad y la rentabilidad de todas las empresas del sector, en algunos casos más, por la asimetría del sector que hablamos.

Creo que hoy el sector del transporte suburbano que atiende básicamente el área metropolitana nos empieza a advertir que tiene un problema que, de no resolverse mediante el aumento de la tarifa o subsidios que compensen los aumentos de costos, se agravará en el futuro.

Quizás este no sea el ámbito para esta discusión y corresponda a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, pero quiero dejar sentada mi visión diferente a la que planteó el Director Nacional de Transporte, a quien respeto mucho en su conocimiento en la materia.

También pregunté sobre la precarización, es decir, de los permisos cortos, que están muy alejados de los compromisos largos que contraen las empresas para respetar la normativa en cuanto a la renovación de flota y otros compromisos.

Quería dejar esa constancia y reiterar la pregunta.

SEÑOR MARTÍN.- Estamos dispuestos a conversar algunas cuestiones en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

Decía que el sistema se ha ido transformando; lo que ayer era suburbano, hoy se denomina metropolitano, lo que terminó potenciando situaciones que generaron sistemas de asociación de empresas con el mismo estatuto, porque CUTU y UCOT, Codet y Coetc y Solfy y COME SA tienen el mismo estatuto. Esto ha contribuido a potenciar y dar mucho más fuerza a una gestión de servicios que integra la cobertura de la capital, la metrópoli, y el radio contiguo a los sesenta kilómetros.

¿Qué hay asimetrías? Claro. Por ejemplo, en enero en el sector urbano dos empresas se pasaron al sistema de aportes por precios fictos, y esto se tendrá que reflejar en las tarifas, porque en lugar de aportar por lo efectivamente ganado, aportarán por un ficto. En realidad, en la estructura de costos lo que está establecido es que se aporta por todo el sistema, porque así se dispone en las escalas que fijan los laudos.

Sin duda, en las organizaciones se establecen formas que irán creando la necesidad de acompañar esa evolución, porque la decisión de qué formato adoptan las organizaciones las toman las empresas. Entonces, habrá que considerar en esa estructura de costos esa disminución, porque de lo contrario estaríamos generando un sobrecosto en una estructura que no lo aporta, es decir, sobre el régimen especial de aportaciones, por el sistema bonificado, o por otras cuestiones, por ejemplo, los guardas, que hacía muchos años que no tenían.

Indudablemente, el transporte es una discusión apasionante, y la voluntad y responsabilidad del regulador es tratar que el sistema funcione más y mejor, pero acá el sistema empresarial se tendrá que ajustar a las reglas de la actividad. En ese sentido, no voy a hacer juicios de valor ni agorero, pero el sistema de empresas que tiene Tres Cruces es el mismo sistema de línea que atendía la Organización Nacional de Autobuses, y funciona muy bien.

Quiere decir que existen factores de gestión que se pueden analizar para considerar el comportamiento empresarial.

Si bien el Estado da los tiempos, hay un tiempo en el que hay que ajustarse a trabajar en el negocio, que es hacer transporte, porque hay otras cuestiones que hay que cuidar. Si la actividad es hacer transporte, se hace transporte. No se dice que tenga que ser el giro exclusivo, pero cuando algunas organizaciones empiezan a girar en otros rubros, empiezan a descuidar la actividad central, que es suministrar los servicios. La actividad

es prestar servicios y no suministrar servicios, cuestión que hay que cuidar mucho en la actividad, porque cuando se distorsiona es muy difícil restablecer los equilibrios.

Con respecto a la precarización, me animaría a decir que en el país no sé cuántas empresas trabajan con contrato de concesión. En el sector corta, media y larga distancia, salvo las líneas licitadas Melo-Montevideo, Montevideo-San Gregorio de Polanco, Durazno-Punta del Este, y las internacionales Rivera-Buenos Aires, Salto-Porto Alegre, no existen contratos de concesión. En el sector suburbano no hay ninguna; en Montevideo, creo que el único es el Bus Turístico y no sé si el CA1. Por lo menos yo no conozco otras líneas. Ahora bien: eso no conlleva a que la actividad sea inestable, porque todos sabemos que la actividad tiene que generar un problema demasiado grande como para que se dé la caducidad de las líneas. En general, este no es un factor de desestabilización. Las empresas no se desfinancian porque no tengan contratos de concesión; se desfinancian porque puede haber elementos que colaboren a desestabilizarlas. De todos modos, no se produce por la inexistencia de los contratos de concesión.

Se podrá discutir en algún momento el tratamiento futuro del sector porque la inmensa mayoría había tenido contratos de concesión por diez años y luego se ampliaron otros diez años; como no se pueden seguir ampliando, se verá qué tratamiento legal se da a esta cuestión. Sin embargo, eso no implica que alguien esté en situación de inestabilidad o temeroso de tener alguna dificultad con el tema de las líneas.

SEÑOR ABDALA.- Advierto que sobre este punto, el Ministerio ha dado las respuestas suficientes y, por lo tanto, podemos hacer consideraciones generales.

No quise interrumpir al señor Ministro cuando estaba respondiendo sobre las consultas que le hicimos en nuestra intervención anterior pero, como ha incorporado elementos nuevos con relación a los temas que nosotros consultamos, me veo en la necesidad de dejar un par de constancias porque advierto que a esta altura del debate parecería claro que hasta aquí ha sido posible avanzar en cuanto a la definición del alcance de algunas propuestas, en particular, la del artículo 188 del proyecto de ley de Rendición de Cuentas.

En primer lugar, quiero dejar una constancia con relación al otro tema, es decir, al proceso licitatorio vinculado con las Rutas 21 y 24. Agradezco al señor Ministro su respuesta y su sinceridad, pero está claro que recibimos este año la misma respuesta que el señor Ministro, frente a idéntica pregunta, nos dio el año pasado, es decir, no hay fecha para el llamado a licitación de esta obra que el propio Gobierno -no nosotros- definió como prioritaria desde el punto de vista de la infraestructura vial y de la infraestructura asociada a la salida de la producción agrícola y, en particular, de la granelera.

Me dio la impresión de que el señor Ministro ensayó esa explicación que, eventualmente, no es imputable de forma directa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero sí al Poder Ejecutivo o a la constelación de organismos que en el ejercicio de distintas competencias intervienen en esta definición: la Oficina de Planeamiento y Presupuesto o el Ministerio de Economía y Finanzas. El hecho es que transcurre el cuarto año de este Gobierno, y lo que suponía que iba a ser un modelo que empezaría a implementarse en el primer año de gestión, hasta ahora -por lo menos en materia de infraestructura vial-, no ha concretado un solo llamado a licitación a los efectos de realizar esta obra definida previamente como prioritaria.

Sobre el otro tema, creo que el señor Ministro también ha agregado elementos que, por lo pronto, no estuvieron en su primera intervención y que, sin duda, califican el análisis y la discusión que estamos teniendo ni más ni menos que con relación al destino de AFE.

El señor Ministro insiste en la presentación de una política de Estado, pero parecería que la fuéramos construyendo sobre la marcha. Sabemos que es dinámica porque en esta misma sesión, parecería que el señor Ministro ha recogido el guante sobre algunos de los planteos que en esta misma instancia hizo el señor Presidente de AFE. Eso daría lugar -lo digo en condicional; creo haber interpretado lo que el señor Ministro expresó- a una fórmula alternativa o a una redacción sustitutiva del artículo 188. Si así fuera, cuando venga, la analizaríamos con la responsabilidad que corresponde. Pero me parece claro que es difícil advertir que haya una política de Estado. Estamos hablando de una de las dos vertientes fundamentales que están a cargo de la Administración de Ferrocarriles del Estado, en este caso, el transporte de pasajeros.

Entones, creo que la fórmula que viene -lo dijimos en nuestra intervención anterior- en el proyecto de ley de Rendición de Cuentas es lo suficientemente indeterminada como para advertir que si eso hay que asociarlo al

concepto de modelo, estamos frente a uno bastante confuso. En este caso, me refiero a la voluntad de alguien, que sería el Directorio de AFE -en esta oportunidad, en el ejercicio de las funciones inherentes a la conducción de una empresa privada que estaría a cargo del tema; podrá ser el Directorio de AFE actual o uno que venga en el futuro-, pero está claro que el modelo o la política estaría asociada o condicionada a determinados elementos que, por ahora, son la voluntad del Directorio de AFE pero que tal vez, dentro de pocos días, sea alguna otra condición en función de lo que aquí dijo el señor Ministro, por ejemplo, vinculada con la rentabilidad del negocio, algo que creí escuchar.

Por lo tanto, es difícil advertir que sobre esto pueda hablarse -por lo menos en el concepto que definimos nosotros- de una política de Estado. Cabe recordar que transcurre el cuarto año del Gobierno con relación a un asunto que fue definido como prioritario, antes y después de asumir la conducción del país el 1º de marzo de 2010. Se trata de un tema de campaña electoral y está claro que se presentó como una cuestión central de la gestión que se iniciaría a partir de la asunción del nuevo gobierno.

Por otro lado, el señor Ministro ha dicho que es una política de Estado acordada. No parece incluir ese concepto a la Unión Ferroviaria al tenor de las expresiones públicas -eso es bastante más que una mera versión periodística- que todos hemos escuchado y leído en los últimos tiempos de parte de los dirigentes sindicales. Eventualmente, podría estar acordada con el Directorio de AFE y tal vez eso pueda inferirse de la reciente intervención del señor Presidente del Ente, quien no se opuso ni cuestionó nada. Es más: hizo un aporte que habría sido recogido por el Poder Ejecutivo; parecería. Podemos tomar eso por bueno. Pero nosotros, que también estamos representados en el Directorio de AFE -está presente el Director Cusano-, la versión que teníamos hasta ahora -y que tenemos porque sabemos que eso fue así- era que el Directorio no analizó el tema formalmente y que no lo resolvió. Eventualmente, habría una voluntad de la mayoría del Directorio de AFE -expresada por su Presidente- que sería coincidente en determinadas condiciones con lo que el Poder Ejecutivo está impulsando a partir de esta propuesta; sería de esa manera.

Quiero aclarar que nosotros no nos manejamos meramente por versiones periodísticas. En todo caso, recogemos y analizamos las versiones periodísticas, y las incorporamos en la medida de lo necesario. De todos modos, debemos basarnos inexorablemente en las declaraciones públicas que se hacen a través de la prensa, que es algo más que una mera versión periodística. Aquí, el señor Presidente de AFE ha dicho -como una especie de señalamiento o de preocupación- que han tenido problemas con los recursos. Está bien y yo lo tomo por válido y por legítimo. Parecería que eso sustituye lo que hace pocos días él habría dicho -por lo menos la prensa lo consignó así- en cuanto a que estábamos al borde del cierre, como lo dije en mi primera intervención. Reitero: con esto no pretendo enredar al señor Presidente de AFE y tomo por bueno lo que él acaba de decir.

De todos modos, creo que hay dudas razonables en cuanto a que realmente haya una política de Estado acordada con AFE. Nosotros estamos en el Directorio y la información que tenemos es que esto no se ha procesado en términos que se pueda hablar de una política acordada entre AFE y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; podrá ser con la mayoría del Directorio, y con eso bastaría. Si es así, lo tomaríamos por bueno.

Sobre esta base, la constancia es que nosotros vamos a esperar esa fórmula alternativa, si es que llega. Reitero: si llega o no, me parece claro que estamos frente a una política de Estado que es de tal manera dinámica que se va construyendo, inclusive, sobre el desarrollo de los propios procesos legislativos. El transporte de pasajeros es uno de los aspectos medulares. Yo no tengo una idea acabada de qué es lo que quiere hacer el Gobierno nacional, titular de la política ferroviaria, con el transporte de pasajeros.

Recién, el señor Ministro manejó la alternativa de que eventualmente se pueda prestar el servicio de transporte de pasajeros por los dos regímenes: el de Derecho Público.

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Por supuesto, en todo caso, es una disquisición teórica.

A mi juicio, más allá de que yo no sostenga -y no tengo derecho a sostener- que el Ministro está proponiendo eso, el hecho de que lo utilice clínicamente para analizar el tema, evidencia que existe un grado de apertura, de indefinición y de indeterminación -yo lo interpreto así y no sería honesto si no lo dijera- bastante evidente.

Nada más, señor Presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Seguramente, no fui claro.

Cuando hablé de la política de Estado me referí al documento "Uruguay Logístico 2030", que fue suscrito por los partidos -doy fe de que los que lo firmaron lo hicieron en nombre de los partidos-, las cámaras empresariales y los trabajadores, y no a la salida de AFE.

Si se infiere de mis palabras respecto a la salida que proponemos para AFE que hay una política de Estado, pido disculpas porque no fue mi intención decirlo así. Además, es obvio que no es así.

Esto no quiere decir que el Gobierno, el Poder Ejecutivo tenga una sola posición en esto. Matices siempre hay en todo porque hay distintas opiniones; lo que importa es la unidad de acción hacia dónde evaluar.

Por otra parte, fui parlamentario y siempre me pareció absurdo que cuando venían los representantes del Poder Ejecutivo al Parlamento y este le hacía apreciaciones que uno ni siquiera había pensado -porque no las tiene que pensar todas-, se mantenían tozudamente en el error y obligaban a las bancadas a votar disciplinadamente. Nosotros venimos al Parlamento a discutir artículos y a intercambiar ideas.

Si los parlamentarios del partido de Gobierno y de la oposición entienden que hay una cuestión que no tuvimos en cuenta, que es nada más y nada menos que subsidiar a una empresa que por más que sea estatal está en el derecho privado, y advertimos que eso puede ser un error, lo reconocemos y estamos dispuestos a que la Comisión lo solucione, no veo que haya cambio de rumbo; lo que sucede es que asumimos que no tomamos todas las precauciones del caso. Eso no menoscaba en nada la posición; lo que menoscaba es la soberbia y la tozudez, no la amplitud de mira. A mí no me importa si lo dice la oposición o alguien del oficialismo; me importa si lo que se plantea es razonable o no.

Entonces, fuimos sensibles a un razonamiento que se hizo acá, que no estuvo en nuestra consideración. ¿Cuál es el pecado? El hecho de inferir que no hay rumbo y no sabemos a dónde vamos, es otra cosa. Puede no compartirse a dónde vamos. Yo fui muy claro: separamos la infraestructura de la empresa del transporte de carga.

Además, dijimos que el transporte de pasajeros sería solo para el área metropolitana, porque el resto no es rentable. Ustedes recordarán que cuando vinieron los argentinos les dimos autorizaciones provisorias de prueba. Pero demoraban diecinueve horas en llegar de Salto a Tacuarembó. ¿Quién quiere viajar diecinueve horas cuando se demora mucho menos en un ómnibus desde Rivera hasta Montevideo? ¡Es elemental! Este tipo de cosas no resisten el menor análisis. Por eso, hablamos solo del área metropolitana.

La segunda cuestión tiene que ver con la operadora privada para la carga que, como bien decía el Presidente de AFE, es lo que da ganancia. Nosotros no queremos subsidiar pérdida

Otro tema importante es la infraestructura. Así como construimos carreteras, hacemos vías, porque si no las hace el Estado, no las hace nadie; esa es la verdad.

En tercer lugar, proponemos al Ministerio como regulador

Este es el rumbo marcado.

El objetivo es aumentar la carga considerablemente, siguiendo un proceso razonable. La oportunidad es ahora. ¿Por qué? Porque en este momento los camiones están desbordados y hay que captar el incremento -a partir de las políticas que generamos- de la producción, para transportarla de una manera relativamente económica. ¿Qué debemos hacer para lograrlo? Ya lo dije y lo voy a repetir: tenemos que hacer vías férreas. ¿Qué estamos haciendo? Vías férreas. ¿Qué vamos a hacer? Vías férreas. Eso es lo que hay que hacer.

Aclaro que hago estos comentarios sin ánimo de entrar en una polémica. Además, las fórmulas alternativas que planteé eran hipotéticas. Es verdad lo que se dijo acá en el sentido de no subsidiar a una empresa privada, porque si fuera así, no estamos resolviendo el problema. Pero yo me pregunto: ¿por qué el tren de pasajeros

está así? ¿Cómo llegamos a esta situación? ¿Solo por siete, ocho o nueve años de Gobierno del Frente Amplio? ¿Cómo estaba el ferrocarril? Tratamos de hacer lo que dijo el señor Setelich: darnos maña para ver cómo nos traen coches motores o nos los prestan a cambio de publicidad, a fin de liberar máquinas para la carga. Lo cierto es que esto no vino como un regalo del cielo; no es producto de nuestra ineficiencia. Yo no quiero cobrar cuentas del pasado, porque no me interesa, pero digo que cuando era joven estuve en una manifestación por el cierre de AFE, en los años ochenta. A partir de ese momento, hubo un consuetudinario ataque.

Insisto: no pretendan que décadas de destrucción las resolvamos en meses; no se puede. Yo, que vengo de la salud, sé que enfermarse es un rato. Y esta es una enfermedad prolongada, crónica, de la que es difícil recuperarse, máxime cuando se necesitan estos recursos.

Entonces, se podrá no compartir el rumbo, pero sabemos dónde vamos -lo tenemos clarito-, que tenemos que poner el énfasis en las vías y que es importante considerar el transporte de pasajeros en el área metropolitana.

Advierto que hay cierta hipersensibilidad con respecto a este tema, y me parece fantástico.

Les voy a decir otra cosa más: hoy los privados pueden circular por las vías porque nada lo prohíbe; esa habilitación existe. Es más: algunos nos acusan de estatistas. Entonces, pregunto: si existe la posibilidad de circular por nuestras vías, ¿por qué no ha surgido ninguna empresa ferroviaria que quiera competir con AFE? No creo que donde hay una oportunidad de negocio, el sector privado no participe; no existe eso. Si hay una oportunidad de negocio y tiene posibilidades, participa. En este caso no lo hace porque no es negocio; sencillamente es así.

Estas eran las consideraciones que quería hacer, a cuenta de un debate apasionado, pero hecho en sus justos términos.

Por otra parte, está claro que esta fue una cuestión electoral importante; inclusive, fue rediscutida. La verdad es yo no quiero defraudar al Presidente, que planteó como objetivo estratégico este tema, el Puerto de Aguas Profundas -dos cintas que él no va a cortar- y la regasificadora para el cambio de la matriz energética. Estas cuestiones van más allá del Gobierno: están orientadas hacia adelante, hacia la construcción del cambio de la matriz de la Nación; son el cimiento del futuro. Estamos haciendo un Uruguay en concreto, pero no nace a los empujones con todo el mundo. Los uruguayos somos como somos; no somos como los ciudadanos de otros países en los que les dicen: "Hágase", y cumplen. Esto es otra cosa; acá hay democracia, hay reglas de juego, y a veces las cosas son un poco más lentas. Cuando el Presidente dijo en España que el milagro éramos nosotros, se tomó muy mal. Pero ser un milagro trabajando todo el tiempo y cumpliendo, es facilísimo. Como dijo el Ministro Fernández Huidobro, los que son dignos de admiración no son los Senadores que llegan al Senado por votos -eso es facilísimo-, sino los que llegan sin ningún voto. Esos son los dignos de admiración. Tener votos y llegar, es de lo más fácil, pero llegar sin votos, es todo un arte.

Entonces, en estos términos está plateada la cosa.

Señor Presidente: si la Comisión está de acuerdo, me voy a referir conceptualmente a los tres artículos, advirtiendo que en uno hay un error de los duendes de la imprenta, al que ya hizo referencia el señor Diputado Bernini.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que son cuatro artículos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, perdón. Ahora explico lo del último.

En el artículo 190 hay un error. Dice: "Autorízase al Poder Ejecutivo a fijar en hasta 800 (ochocientas) Unidades Indexadas", y aquí debería agregarse "por metro cuadrado", y no más adelante como figura.

Quiero ejemplificarlo. ¿Cuánto se puede pagar ahora por multa? Se puede llegar a pagar $ 110.000. La multa es de 4 Unidades Reajustables por metro cuadrado, y los carteles tienen unos 44 metros cuadrados. No solo eso: según la legislación, si hay antecedentes infractores, la multa se recarga un 25%. Esto hace impracticable el cobro.

Quiero advertir que, como sabemos que hay fuentes de trabajo detrás, estamos resistiendo una concepción de seguridad vial, que es razonable y que plantea, como ocurre en otras partes del mundo, que no haya un solo cartel al lado de las rutas porque distraen. Lo digo porque, a veces, por extremar un precio pequeño, terminamos comprometiendo el objetivo mayor.

Nosotros somos partidarios del cumplimiento fiel de una reglamentación que establece las distancias entre cartel y cartel. La Dirección Nacional de Vialidad deja de tener la responsabilidad central, aunque tendrá su delegado. La Unidad de Descentralización pasará a ocuparse de esto, como unidad específica, para no distraer los recursos de la Dirección Nacional de Vialidad en el control de la cartelería.

El incumplimiento hay que castigarlo mucho, porque el problema de la seguridad vial -lo vemos todos los días- es un tema significativo. Estamos reduciendo la cantidad de accidentes en rutas, pero tenemos que ser muy duros en la aplicación de las multas, y las multas deben ser cobrables. No se pueden hacer las cosas de cualquier manera, sino cumpliendo la reglamentación.

Decimos "hasta 800 Unidades Indexadas" porque el precio lo queremos ir regulando. Queremos tener la autorización general. Luego la reglamentación dirá cuál es el precio. Ahora se cobra de cero a una Unidad Reajustable por metro cuadrado, según la ruta y la circulación. Nuestra idea es mantenernos sin innovar en los valores actuales, pero si mañana las distancias entre un cartel y otro son mayores y se achica el mercado, deberemos tener la potestad de elevar el precio para no perder recaudación. Lo que recaudamos sirve para que el Ministerio realice campañas de seguridad vial con la propia cartelería, a partir de lo que se genera con las multas.

Estamos estableciendo una innovación: la multa la expresamos en Unidades Indexadas. Creemos que es mucho mejor que la Unidad Reajustable, que crece mucho más rápido. Es necesario tener cierta previsibilidad porque el impuesto no tiene ajustes en forma permanente.

El siguiente artículo es una autorización al Ministerio de Transporte -nosotros constituimos una Comisión- para crear un fideicomiso con los bienes inmuebles que determinemos, que estén a nuestro cargo y a nuestra administración para enajenarlos o explotarlos y el producido destinarlo a la financiación de obras de infraestructura vial. Tenemos una cantidad innumerable de terrenos en distintos departamentos que no estamos usando. El cálculo primario es que la venta de los terrenos que hemos chequeado nos podría proporcionar unos US$ 5:000.000, si los vendemos a precio de mercado. Esto es importante porque son propiedades sin uso. Si se venden sin el fideicomiso, el dinero va a Rentas Generales y hacerse de él es toda una complicación. Preferimos constituir un fideicomiso y ver qué podemos hacer. Ya tenemos autorizaciones y estamos tratando de instrumentarlas para poder usar y explotar la faja de uso público.

Hemos advertido que en la Ruta Nº 95 hay productores, seguramente extranjeros que, como en su país, plantan en la faja. Nosotros queremos que paguen el arrendamiento correspondiente, como hacen en los terrenos en los que tienen la explotación. En la Ruta Nº 95 llegamos a tener sorgo por varios kilómetros, como continuación de las plantaciones linderas. Las plantaciones estaban muy ordenadas como para pensar que eran semillas que volaron casualmente. Además, después fueron cosechadas. Queremos sacar recursos de ahí a partir del arrendamiento de las cuestiones productivas.

En definitiva, el artículo refiere a la autorización para crear un fideicomiso que permita vender esos bienes inmuebles para utilizar ese dinero en obras viales. Es una forma de incrementar el presupuesto por vías no muy ortodoxas pero bastante creativas.

En el artículo 192 solicitamos la autorización a la Dirección Nacional de Hidrografía para disponer del producido por el cobro de tarifas portuarias en el Puerto de La Paloma, a fin de financiar obras en el referido puerto. He dicho que estamos prontos a operar. Tenemos un instrumento, que también tienen la Dirección Nacional de Hidrografía y la ANP, que es cambiar obras por tarifas. Un privado que va a usar el puerto puede adelantarnos obras y nosotros en plazos a convenir le descontamos las obras de las tarifas que hay que cobrar.

Lo que queremos es un mecanismo más: reinvertir en obras de infraestructura en el propio Puerto de La Paloma lo que recaudemos por el cobro de tarifas a quienes usen los servicios del lugar, en vez de destinarlo a Rentas Generales. Calculamos que podemos recaudar unos US$ 400.000 anuales que deberían quedar allí para seguir incrementando las distintas obras que estamos haciendo.

El último artículo nos lo pidió el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y tiene que ver con facultar al Registro de Empresas Profesionales de Transporte Terrestre de Carga para Terceros, que funciona en la órbita del Ministerio, a controlar el cumplimiento de la normativa laboral. El texto apunta a una solución que se encontró en el Consejo de Salarios para evitar la competencia desleal a partir del no cumplimiento de las normas laborales. Si algunas empresas de transporte carretero cumplen la normativa laboral y otras no, hay competencia desleal. Lo que se nos pide es que nosotros también estemos facultados para controlar que se estén cumpliendo con las disposiciones laborales vigentes, los convenios, los laudos, las condiciones de trabajo, etcétera. Esto cuenta con un consenso bastante amplio en el Grupo.

Por eso insistía con que eran tres artículos. Me olvido de este cuarto artículo que vino como una iniciativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y que se incluye acá porque es una facultad que se nos otorga.

SEÑOR GANDINI.- Quiero consultar sobre el artículo 190.

El artículo 190 modifica sustancialmente el costo de la publicidad, en tanto hoy, por la información que tengo, pagan diferente según las rutas de las que se trate, y las que pagan más, abonan algo así como 0,60 UR.

(Interrupción del señor Ministro Pintado)

——Tengo la información de que es hasta 1 UR pero que, en los hechos, los que más pagan, lo hacen hasta 0,60 UR. Eso significaría que un cartel tipo, de 48 metros cuadrados, paga $ 18.000, y ese mismo cartel pasaría a pagar, como máximo, hasta $ 100.000, a lo que hay que sumar el alquiler del lugar donde ubican el cartel, la producción del cartel, más otro impuesto de carácter municipal, que es variable según el lugar donde están ubicados los terrenos. Como los terrenos están bajo jurisdicción departamental, la mayoría de las veces se cobra un impuesto, aunque algunas veces, no.

Más allá del tema jurídico bien discutible de si sobre el bien pueden recaer dos gravámenes similares, con las características del impuesto y más allá de que hoy la tributación por este impuesto, creada por el artículo 26 del Decreto-Ley Nº 10.382, según tengo entendido -me lo confirmará el señor Ministro- se paga en especies —es decir que no se paga en dinero, sino en equivalente a obra, señalización, o aporte en herramientas, equipamientos o lo necesario para que se lleve adelante la tarea que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe hacer sobre las rutas-, el nombre de impuesto que acá se le da, deja abierta una vía de incertidumbre jurídica para adelante. Pero, más allá de eso, y con la aclaración de que las 10.000 Unidades Indexadas —como máximo- no serían por metro cuadrado -lo cual constituiría un incremento enorme-, me parece que si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hiciera uso de la potestad para cobrar este aumento, dejaría afuera de mercado a las empresas que hoy están trabajando en el sector, que están teniendo importantes dificultades. Hay un largo conflicto con la Intendencia de Montevideo y son las mismas empresas debido a la nueva reglamentación de cartelería que prácticamente los deja afuera de competencia. Este conflicto involucra a muchos trabajadores de la industria gráfica, que hoy también ha ido cambiando hacia esta nueva modalidad de impresión. Por lo tanto, quería trasmitir la preocupación porque, si el Ministerio no lo piensa usar, me parece que colocar aquí esta potestad de 800 Unidades Indexadas por metro cuadrado excede largamente el monto actual y excede también las posibilidades de quedar dentro del mercado a estas empresas que de pagar $ 18.000 al Ministerio por un cartel actual, pasarían a pagar $ 100.000, si fuera aplicado el máximo.

El señor Ministro hizo una apreciación correcta, en la que no había reparado, y ha manifestado una voluntad —interesante para que quede en la versión taquigráfica- en el sentido de que no es la idea aplicar el máximo, sino tenerlo como una eventualidad, pero la potestad puede ser utilizada en tiempos difíciles y, si son tiempos difíciles para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, también lo pueden ser para estas empresas.

SEÑOR POSADA.- Creo importante aprovechar la oportunidad, porque el comentario que quería hacer es sobre este mismo artículo.

En realidad, este artículo, así como está y, en los hechos, el Decreto-Ley que estableció el principio de este impuesto, no se ajustan a lo que marca la Constitución de la República.

Cuando se establecen los recursos de los Gobiernos departamentales, decretados y administrados por estos, específicamente se señala que los impuestos a la propaganda y aviso de todas clases, pertenecen al ámbito de los Gobiernos departamentales y que la ley —lo dice el mismo numeral-, en tal caso, podría eventualmente establecer que un impuesto de estas características pueda tener un destino nacional, pero en ese caso no puede haber impuestos departamentales. Más adelante, el numeral 7º) del artículo 297 de la Constitución de la República, dice: "Están exceptuados la propaganda y los avisos de la prensa radial, escrita y televisada, los de carácter político, religioso, gremial, cultural o deportivo, y todos aquellos que la ley determine por mayoría absoluta de votos del total de componentes de cada Cámara". Vale decir que, para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda cobrar un impuesto a los carteles que están en las rutas, se debería excluir este impuesto de los que cobran los Gobiernos Departamentales. Este tema no viene de ahora, sino que claramente viene de la época de este Decreto-Ley, pero estaríamos frente a un acto de inconstitucionalidad, de acuerdo con lo establecido por el artículo 297 de la Constitución de la República.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estamos modificando el Decreto-Ley Nº 10.382 del 13 de febrero de 1943.

(Interrupción del señor Diputado Posada)

——No dije nada al respecto. Solo dije que estamos modificando este Decreto-Ley. Como verán, soy precavido, porque las cuestiones constitucionales se definirán en el ámbito que corresponde. Me extraña que en este Uruguay nadie haya ido a la Suprema Corte de Justicia a reclamar la inconstitucionalidad de este Decreto-Ley.

(Diálogos)

——No quiero dar ideas, señor Presidente.

Quiero que quede claro que nuestra voluntad es utilizar esta herramienta sin alterar demasiado los precios actuales y reservarnos una potestad por si las condiciones cambian por esta tendencia de ir eliminando la cartelería. Nosotros no estamos en esa línea, pero esa es una cuestión que se viene. Por lo tanto, no vamos a aplicar esto, sino algo similar, pero queremos tener una herramienta. Si el Parlamento considera que 800 UR por metro cuadrado es muy excesivo, como es hasta 800 UR, podemos considerar un ingreso menor. Además, aclaro que no altera que se cobre en especies, porque no estamos modificando eso. Por eso dije que la campaña que hicimos en ruta es para cobrar estas cuestiones.

En cuanto a los valores, quiero aclarar que en las Rutas Nacionales Nos. 1, 9, 10, 93 —es la que está sobre Punta del Este-, 99 —es la entrada a Solís- y 101, se paga a razón de 1 UR por metro cuadrado, por año y por aviso. Esto es lo que se cobra ahora. En las Rutas Nacionales Nos 2, 3, 5,8, 11, 21 y 26, se paga 0,60 UR por año, por metro cuadrado de aviso publicitario y, en las restantes, se paga 0,30 UR. ¿Qué estamos recaudando en concepto de impuesto anual? Unos $ 26.000 anuales por cartel.

En cuanto a las sanciones, sin contar el 25% de multa diaria que se cobra a aquellos que tienen antecedentes -esto es lo que hace que sea medio incobrable-, estaríamos recaudando unos $ 104.000 anuales. Si tiene antecedentes, a los $ 104.000 de multa hay que sumarle 25% por día de atraso. Eso es lo que existe actualmente, por eso queremos poner un límite de 10.000 Unidades Indexadas y establecimos una relación entre 800 y 10.000, no con la idea de recaudar más de lo que recaudamos ahora sino de contar con un instrumento por si las cosas cambian; si el mercado se reduce a la mitad, queremos tener la misma recaudación, porque nos vuelve en cartelería. Eso es lo importante para nosotros; esas son las especies. La propuesta llevaría a $ 83.907 de recaudación anual por cartel. Claro, no queremos pasar de $ 26.000 a $ 83.000; queremos tener un margen para poder movernos. También vamos a hacer una discriminación por rutas; no vamos a igualar los precios porque no es lo mismo la Ruta Nº 1 que la Ruta Nº 23.

Quiero aclarar algo que no dije hoy con respecto a las PPP. El hecho de que no haya salido no significa que no estemos haciendo cosas; en la Ruta Nº 24 terminamos de inaugurar 20 kilómetros de "whitetopping", un procedimiento nuevo en Uruguay que se utiliza en el mundo pero no como se aplicó aquí; somos el contrato más largo de "whitetopping" de América Latina y el primero distinto. Aprovecho para decir eso y mencionar que seguimos ampliando esa obra 9 kilómetros más, haciendo una obra de madera y trabajando en la Ruta Nº 21 por medio de la empresa Arnel S.R.L y la regional 7. No es que estemos esperando la PPP sin hacer nada.

Informo a los señores Diputados que nos queremos mover en estos parámetros: fijar la multa en un máximo, porque la sanción del 25% por día se hace impracticable, y tener un margen para las condiciones que puedan variar. Con respecto a los otros aspectos legales o inconstitucionales, estamos modificando una ley que existe. Por otra parte, queremos decir que no estamos anulando la posibilidad de cobrar en especies porque esta modalidad nos hace más fácil el cobro.

Espero que haya quedado claro el artículo.

SEÑOR CARDOSO.- El señor Diputado Posada me indicaba que en el artículo 191 el Ministerio prevé la posibilidad de constituir un fideicomiso con los bienes inmuebles que tiene a fin de darles productividad.

Hace un tiempo yo hice una propuesta en el Parlamento dirigida al Ministerio, que seguramente pudo haber llegado a la Corporación Vial del Uruguay, respecto al parquizado de las rutas. Las rutas nacionales que están bajo las concesiones tienen un sistema de mantenimiento de parquizado. Recogiendo una vieja idea del entonces Diputado José Mujica relativa a que en Uruguay cortábamos el césped en las rutas y no lo usábamos, hice mis averiguaciones y algunas preguntas y pude confirmar que el pasto que se corta en las rutas se puede enfardar, entregar y repartir; hay que buscarle un destino final. Lo cierto es que son centenares de toneladas de pasto que se cortan con cierta regularidad y que no se usan; creo que podrían tener un destino. Quiero saber si han pensado en la posibilidad de trabajar en este sentido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes de dar la palabra al señor Director Nacional de Vialidad quiero decir que en ese sentido ya hicimos una experiencia en Lavalleja con la Sociedad de Fomento Ortiz.

SEÑOR LAZO.- Recuerdo la iniciativa que el señor Diputado Cardoso presentó por escrito, a la que se le respondió. El señor Diputado se puede imaginar cuál es el costo del enfardado, traslado y conservación del césped para entregarlo en el momento en que lo precisen por determinadas razones climáticas. Tengo entendido que eso fue lo que le contestamos.

El corte de pasto es muy variable dentro de Uruguay, de América Latina y de todo el mundo: hay gente que lo corta y gente que no lo corta. Si no cortamos el pasto, nos advierten de los peligros que se generan por animales que puedan estar ocultos allí e ir a la ruta. Si no cortamos el pasto, por ejemplo en la Ruta Nº 9, pueden generarse incendios por un pucho prendido que alguien tire. De todas formas, ese argumento nunca lo he constatado; ninguno de los fuegos que ha habido en La Esmeralda, Punta del Diablo o la Fortaleza empezaron en la ruta, siempre lo hicieron con algún señor que tiene su fuegüito y se olvida, o está de hachero, prende un fuego para calentar agua y se olvida; siempre empiezan así, nunca en las rutas.

Ha habido otras opciones. Por ejemplo, algunos Intendentes han pedido que no cortáramos el pasto porque en momentos de sequía piden autorización a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Ganadería, Agricultura y Pesca para llevar a los animales de pastoreo a ese lugar, siempre en determinadas condiciones: que sepa la Policía Caminera, que tengan un cable eléctrico para control y que haya un boyero que cuide. Por otra parte, en algunas rutas hemos definido, en primer lugar por el costo, que no es poco, cortar una faja —la cuneta y cinco metros en total— para facilitar el drenaje del agua de la ruta y toda la faja hacia la cuneta. Hay lugares en los que no se corta. Frente a los pedidos que me hace la señora Ministra de Turismo y Deporte, muchas veces mando fotos para mostrarle el mantenimiento de las rutas en las autovías de Andalucía, por ejemplo, que tienen pasto largo.

Este es un tema muy discutido; hay quienes no lo cortan por mantenimiento de la biodiversidad, ya que se puede generar una modificación de las gramíneas que están allí. Hay muchas versiones; nosotros tratamos de cumplir en aquellos lugares donde hay animales sueltos, que no tienen que estar, o en Rocha, por los incendios, pero no tenemos algo fijo y determinado. Simplemente vamos viendo en cada lugar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cortarlo y enfardarlo nosotros, es algo que descartamos, pero estamos dispuestos a repetir la misma experiencia de la Sociedad de Fomento Ortiz, que tiene a su cargo 5 kilómetros de la Ruta Nº 8. Ellos cortan el pasto, lo enfardan, y nosotros les pagamos con el producido. Es claro que no todo lo que está al lado de la ruta es

enfardable, en algunos lados hay cosas que son indefinidas. No hay problema en repetir esa experiencia, que es lo mismo que planteó el señor Diputado José Carlos Cardoso, pero desde otro ángulo. Si alguien lo solicita, no hay ningún problema. Incluso, es mucho mejor tener los fardos que llevar los animales a la orilla de la ruta en tiempos de sequía. Prefiero que la gente enfarde, que es muy bueno, pero que tiene costos importantes.

SEÑOR LAZO.- Sobre lo que manifestó el señor Ministro, debo decir que esa sociedad rural descubrió una gramínea que se llama festuca, que es un importante alimento para el ganado, pidieron autorización y se puso un letrero que indica que allí ellos cosechan y, además, lo plantan en otro lado.

Lo que plantea el señor Diputado José Carlos Cardoso implica una administración bastante importante porque hay que enfardar, guardar y evaluar a quién se le entrega y quién lo maneja. Es algo muy complejo. De todas formas, si hay una sociedad o una ONG que quiera cortar y enfardar el pasto, nos pide la autorización y no hay problema.

SEÑOR PARDIÑAS.- Una de las principales formas de difundir el malezamiento en los campos es distribuir el forraje que está en las banquinas. Inclusive, los propios productores contaminan con numerosas malezas cuando transitan con ganado y no tienen el suficiente cuidado, una de ellas es el abrojo.

Además, antes de que el Frente Amplio fuera Gobierno, estuvimos trabajando en el norte del país desde la Facultad de Agronomía y el Inia -todavía hay actividad en este sentido- para controlar el capim annoni, que es una gramínea maleza que está en las rutas del norte porque ha venido invadiendo desde Brasil. Esta contaminación se produce por el tránsito en las rutas. Es enormemente perjudicial que el campo natural uruguayo llegue a ser invadido por esta gramínea. La Facultad de Agronomía y el Inia plantearon esta preocupación a los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca y Transporte y Obras Públicas. Se está avanzando en ese trabajo y algún día tendremos que ponerle más capacidades, recursos y trabajo.

SEÑOR LAZO.- Desde que el Frente Amplio está en el Gobierno, repetidas veces hemos acordado con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca el combate del capim y de la Margarita de Piria, que son las dos plagas vegetales más importantes. Lo mismo ocurre en cuanto a los nidos de cotorra. Es decir que son los tres elementos que hemos acordado combatir con la Facultad y el Ministerio.

SEÑOR GANDINI.- Me costó entender la explicación del señor Ministro, porque cuando lo leí -incluso hice algunas anotaciones- entendí algo totalmente diferente.

Creo haber entendido que lo que dice el Ministro es que quieren aprovechar con un sentido económico algunas áreas o franjas linderas a las rutas para darles utilidad, es decir que se pueda plantar o sacar algún valor económico. Esto fue lo que yo entendí. Y que para eso la mejor forma era hacerlo a través de un fideicomiso.

En cambio, el artículo me condujo a algo más amplio, porque establece que se autorice al Ministerio a constituir un fideicomiso con los bienes inmuebles que este determine, de todos los que tiene vinculados a las rutas, a sus oficinas o dependencias. No hay limitaciones; se trata de cualquiera de sus bienes inmuebles y que se encuentran a su cargo y administración. Dice "el que tendrá por objeto la enajenación o explotación", por lo que concluí que el Ministerio constituiría un fideicomiso con los bienes que determine que podrá vender, es decir, los bienes, no lo que produzcan ellos. Se establece que podrá enajenar los bienes que están bajo su dominio o la explotación de los mismos, cuyo producido será destinado a la financiación de obras de infraestructura. Me quedó la idea de que se constituye un fideicomiso, el Ministerio determina qué bienes entran, que se podían comercializar y vender y que con eso se podía transferir recursos para infraestructura vial. Cuando el Ministro habló del sorgo, la explotación y demás, me entró la confusión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido disculpas, si confundí al citar un ejemplo de algo que ya fue aprobado en otras Rendiciones de Cuentas. La posibilidad de arrendar la faja de uso público ya la tenemos, lo que queremos constituir es lo que explicó el señor Diputado Gandini para los bienes inmuebles que declaremos prescindibles. Estamos hablando de 43 bienes

inmuebles de trece departamentos. Por ejemplo, en San José en la radial entre las Rutas Nº 1 y Nº 3 hay cinco hectáreas en las que no se va a hacer nada, pero a un productor le pueden servir. Entonces, la idea es que los bienes inmuebles que declaremos prescindibles se incorporen y constituir el fideicomiso con los propósitos que establece la ley. Asimismo, lo recaudado se invertirá en obras de infraestructura. Para estos terrenos, si los vendiéramos todos a precio de mercado, estamos pensando en un máximo de recaudación de US$ 5:600.000. Puede parecer poco, pero para nosotros todo es importante.

Se trata de hectáreas en desuso que pueden usarse, y están ahí sin ninguna utilidad, porque son resabios de obras que no se hicieron, etcétera. Por ejemplo, hay un predio frente al aeropuerto de Laguna del Sauce, la desafectación de la Ruta Nº 10; hay inversores que no pueden construir porque está proyectado el trazado de esa ruta que nunca se va a construir, porque ya no se recomienda hacer rutas paralelas al mar. Es una faja de ruta que no nos da ninguna utilidad, que no vamos a usar y que bien podríamos vender para construir obras que el Ministerio necesita.

Por ejemplo, tenemos que resolver el tramo de la Ruta Nº 15 entre Cebollatí y Lascano, que no es menor, y esa obra nos cuesta unos US$ 8:000.000. Con la venta, ya tendríamos financiada la mitad. Las Direcciones de Topografía y de Descentralización, así como los Coordinadores Departamentales están revisando todo lo que tenemos.

Entonces, necesitamos el dinero para esas cosas, porque con los recursos presupuestales y de la CVU vamos a los corredores internacionales, nunca atendemos esto y siempre estamos en una historia sin fin de que no lo hacemos porque no tenemos y no tenemos porque no lo hacemos. Seríamos muy malos administradores, si teniendo todo esto a disposición no lo enajenáramos para hacer obras.

SEÑOR GANDINI.- Ahora entendí.

Comparto que es un buen criterio de eficiencia sacar recursos de lo que no se usa, que además genera costos o responsabilidades, porque hay que cuidar, mantener. Ahora bien: dentro de esta autorización genérica, el Ministro tiene intención de incorporar un listado de bienes que él o este Ministerio entiende que son prescindibles; el problema es que mañana viene otro jerarca, aprovecha este artículo 191, dice que es prescindible el edificio que está en la calle Rincón -o cualquier otro que no conozco- y tiene una norma que se lo permite. Entonces, me parece que habría que limitar esta posibilidad a aquellos bienes que son prescindibles por tal o cual cosa.

Por otra parte, no entiendo por qué hay que hacer un fideicomiso. Lo que dice el Ministro, con la autorización legal y el destino que aquí se pone, se puede hacer, pero ¿por qué no se hace un remate? Porque la única diferencia que tiene el fideicomiso con el remate es que se hace bajo el derecho privado, y ¡son bienes públicos! Al final, es patrimonio que el Estado pierde, son inmuebles de los que el Estado se desprende, y debe hacerlo con las garantías que esto amerita; al pasarlo a un fideicomiso esas garantías se pierden, y me parece que no tenemos por qué perderlas. El remate -que está debidamente reglamentado y todavía mejorado en cuanto a la velocidad que puede tomar por la última Ley de Rendición de Cuentas que se aprobó, que reglamenta el sistema de compras y ventas y demás- es una de las posibilidades, pero -¡claro!- pasa por el Tribunal de Cuentas y todos los ciudadanos pueden acceder a esa información, inclusive el Instituto Nacional de Colonización, que va a tener prioridades. Si se constituye un fideicomiso, todo eso desaparece porque queda bajo el derecho privado y queda librado a la negociación, que a lo mejor uno ofrece diez y otro que no se enteró pudo haber ofrecido catorce. El Ministerio puede decir que lo van a publicar, pero la obligación no existe.

Por lo tanto, no estoy en desacuerdo con la intención, pero prefiero que este artículo se transforme: que se definan cuáles son los bienes que se pueden enajenar y que se establezca su realización a través del remate, que es el camino que el ordenamiento vigente prevé para cualquier organismo que quiera enajenar sus bienes, y no del atajo del fideicomiso -que últimamente se encuentra muy a menudo-, que no hace otra cosa que privatizar los procedimientos que el Estado tiene para que se cumpla con determinadas garantías.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Proponemos el fideicomiso porque nos asegura la rapidez. De todas formas, no tengo inconveniente en que se incluyan en la norma algunos de los criterios que señaló el señor Diputado Gandini en cuanto a definir qué tipo de inmuebles

se pueden afectar y al procedimiento del remate público. Es verdad que el fideicomiso es un atajo, pero lo necesitamos, porque los recursos los estamos precisando lo más rápido posible y no para 2015.

Algún día tendremos que analizar bien el tema de los controles públicos, porque todo esto no es para eludirlos, sino para evitar un camino larguísimo. Por ejemplo, nosotros hicimos un remate de vehículos cuyo trámite demoró un tiempo y, mientras tanto, teníamos la flota deteriorándose. No tenemos mecanismos muy ágiles para resolver. Ojalá en el próximo período podamos discutir, sobre todo, lo que respecta a la normativa pública y cómo combinar agilidad con control. Ese es el desafío que tuvo la Aduana: hacer el control y no perder la agilidad, que son dos tensiones que están allí presentes.

Por lo tanto, estoy abierto a establecer las limitaciones que se plantearon en cuanto al tipo de terrenos a afectar y a dar al procedimiento las respectivas garantías de publicidad; no tengo problema de que sea un remate. Mientras el procedimiento sea transparente y competitivo, no tengo inconveniente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda agradece al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, al Subsecretario, al Presidente de AFE y a todos los integrantes de la delegación por su comparecencia en el día de hoy y por la férrea presentación que han realizado del Inciso 10.

(Se retiran de Sala las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——Tiene la palabra el señor Diputado Ibarra para hacer un planteo.

SEÑOR IBARRA.- Estuvimos viendo la agenda para este próximo viernes 26 de julio -que es una fecha muy importante para América Latina y para el mundo- y tenemos veintiún delegaciones para recibir. Hemos hecho las consultas del caso para buscar alguna salida. La salida administrativa y política que encontramos es formar dos grupos o dos subcomisiones para atender a estas delegaciones. Como podrán apreciar, hasta la décima aproximadamente hay contenidos importantes; el resto va a hacer planteos referidos a subsidios y subvenciones, pero también tienen que ser atendidas.

Por lo tanto, planteamos dos grupos de trabajo. Se nos dijo que desde el punto de vista administrativo no hay problema. Hay que hablar con Secretaría y con los demás funcionarios a fin de tener la versión taquigráfica. Cualquiera de nosotros que no estemos en ese grupo de trabajo y queramos tener conocimiento del planteo, simplemente leemos luego la versión taquigráfica, para evitar venir el sábado porque varios de nosotros tenemos compromisos. El compañero Presidente titular manifestó lo mismo.

Por otro parte, propongo que se ponga en funcionamiento en los próximos días el grupo de trabajo que va a tratar subsidios y subvenciones que, si no me falla la memoria, estará integrado por la compañera Diputada Payssé, y los señores Diputados Otegui, Radío y Vázquez. Va a ser importante tener el trabajo realizado con tiempo suficiente, a fin de que cuando tengamos que votar contemos con todas las informaciones del caso. Además, ese grupo siempre trabajó muy bien y va a hacer las consultas a cada uno de los partidos políticos.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, vamos a votar la segunda propuesta del señor Diputado Ibarra, referida a la conformación de la Subcomisión de subsidios y subvenciones. La Subcomisión maneja su régimen de trabajo.

Se va a votar.

(Se vota)

——Trece por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR MUJICA.- Como decía el señor Diputado Ibarra, en el listado hay dos tipos de visitas: delegaciones gremiales e instituciones que vienen fundamentalmente por el Capítulo "Subsidios y subvenciones". Unas vienen para que las incluyan, otras para que no las saquen y otras para que les aumenten las partidas.

Mi idea es que cada subgrupo reciba un tipo de delegación, porque puede pasar que haya compañeros que vayan a trabajar en la Subcomisión que trata subsidios y subvenciones y sería conveniente que reciban a las instituciones que vienen por ese tema. Los demás nos podemos dedicar a las delegaciones gremiales que vienen por otro tipo de problemática, por reivindicaciones del articulado.

SEÑORA PAYSSÉ.- Los legisladores que habitualmente estamos en este grupo de trabajo conversamos para decidir el mejor momento de reunirnos. Hemos acordado con el señor Diputado Otegui reunirnos el miércoles, finalizada de la sesión de Cámara que habrá ese día. Quisiera saber cómo se les comunica a los demás legisladores para saber si a ellos, según sus agendas, les viene bien el día que acordamos con el señor Diputado Otegui, teniendo en cuenta que él es del interior y el viernes no es el mejor día para reunirse.

Por otra parte, quiero decir que estamos pidiendo a las delegaciones que solicitan ser recibidas, que lo hagan a través de la Secretaría con la documentación y las propuestas de trabajo que tienen a efectos de ir allanando el camino.

Por último, quiero señalar que ya tenemos los datos y planillados de algunas organizaciones que no han retirado las partidas asignadas. Seguramente, como Comisión traigamos una propuesta consensuada, como lo hicimos el año pasado, de qué hacer en esos casos y cómo seguir, en función de lo que nos diga el Ministerio de Economía y Finanzas acerca de esos no retiros de las partidas, porque hay alguna institución que por segunda vez no retira. En realidad, parece bastante extraño que habiendo tenido asignaciones, no hayan retirado las partidas dos años consecutivos. Eso, sin duda -seguramente lo vamos a hacer-, nos obliga a acordar una propuesta para resolver la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer un comentario sobre lo expresado por el señor Diputado Mujica.

El señor Diputado propuso que los grupos de trabajo recibieran a las distintas delegaciones según la problemática a plantear. En ese sentido, quisiera informar que dos de ellas, la de COFE y la Asociación de Trabajadores Civiles de los Diques del Estado, vienen a realizar planteos relativos al articulado del proyecto, pero las demás, seguramente, harán planteos relativos al Capítulo de Subsidios y Subvenciones.

SEÑOR GANDINI.- Simplemente quiero comentar -sincerando la conversación que estamos llevando a cabo, ya que a todos nos interesa llegar a un acuerdo- que los viernes no son muchos los legisladores que concurren a la Comisión. Por lo tanto, me preocupa que en la práctica sean dos o tres los Diputados que reciban a las delegaciones, ya que en ocasiones somos solo cinco o seis los que asistimos. Esto ocurre porque los legisladores del interior no pueden concurrir debido a que tienen otros compromisos, y por eso los días viernes no se toma en cuenta la asistencia. Además, lo que se hace es escuchar los planteos de las delegaciones, por lo que es suficiente con que concurra un legislador por partido. De todos modos, si ese grupo de Diputados es dividido en dos, creo que algunas delegaciones serán recibidas solo por dos legisladores. Lo aclaro porque no sé si eso está bien; lo planteo como una duda.

SEÑOR IBARRA.- Nosotros tuvimos en cuenta lo planteado por el señor Diputado Gandini, ya que tenemos alguna experiencia en ese sentido. Por esa razón, hice hincapié en que los Diputados que no puedan concurrir deberán leer las versiones taquigráficas correspondientes a los dos grupos de trabajo.

Por otra parte, a las delegaciones que concurran se les debe informar que serán recibidas por un grupo de trabajo, integrado por algunos Diputados, y no por la Comisión en pleno. Cabe agregar que a esos grupos de trabajo también pueden asistir algunos secretarios de bancada, lo que está permitido.

De todos modos, el objetivo es garantizar la recepción de las delegaciones y lograr que el próximo viernes 2 de agosto se pueda culminar con este tema. Además, tengo entendido que el señor Diputado Gamou indicó que se debía cerrar la lista de delegaciones.

En ese sentido, quisiera comentar que, teniendo en cuenta el tiempo disponible, habíamos pensado en recibir delegaciones el sábado, pero una cantidad de compañeros de la bancada del Frente Amplio no podrían asistir ese día debido al encuentro de los Comité de Base.

SEÑOR PRESIDENTE.- La señora Diputada Payssé habló de la posibilidad de realizar las reuniones del grupo de trabajo relativo a Subsidios y Subvenciones el día miércoles. Por tanto, la Secretaría de la Comisión deberá hacer las consultas correspondientes a fin de informar a los señores Diputados Radío y Vázquez.

Por otro lado, lo que manifestó el señor Diputado es un dato de la realidad. Por lo tanto, si transformamos la Comisión en dos grupos de trabajo, creo que el sistema de funcionamiento sería otro. Sin duda, la Comisión debe estar integrada por los Diputados, pero si conformamos dos grupos de trabajo para atender a las delegaciones, además de los Diputados, también pueden asistir algunos Secretarios de bancada a los efectos de realizar preguntas o tomar nota.

(Interrupción de los señores Diputados Abdala y Gandini)

——Yo hablé de grupos de trabajo, no de la Comisión.

La idea es tratar de resolver el tema. Como dije, lo planteado por el señor Diputado Gandini es un dato de la realidad, ya que, por lo general, son tres o cuatro los Diputados que asisten a la Comisión. Por lo tanto, si dividimos la Comisión en dos, va a quedar bastante disminuida. Entonces, si la propuesta realizada por el señor Diputado Ibarra apunta a resolver ese tema, estaríamos en condiciones de hacerlo. De lo contrario, vamos a tener dificultades para dividirnos en dos.

En principio, yo no tengo ningún problema y puedo ir al grupo de trabajo que se me asigne, ya que habitualmente concurro los días viernes, pero otros legisladores esos días realizan otras actividades, por lo que no podrán concurrir. Por lo tanto, si se forman dos grupos de trabajo, debemos hacer un compromiso a los efectos de que funcionen debidamente.

SEÑOR IBARRA.- Si se vota, el compromiso quedará establecido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la propuesta realizada por el señor Diputado Ibarra.

(Se vota)

——Trece por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Entonces, según entiendo, los grupos de trabajo quedarán conformados solo con los legisladores.

SEÑOR IBARRA.- Creo que no hay ningún inconveniente en que algunos Secretarios de bancada concurran a escuchar; por supuesto, no podrán realizar preguntas.

(Diálogos)

SEÑOR GANDINI.- Propongo que el próximo viernes se constituya la Comisión a través de dos grupos de trabajo para recibir en régimen especial a las delegaciones que han solicitado audiencia, que se tome versión taquigráfica, y que puedan asistir algunos asesores de los señores legisladores para escucharlas. Al tratarse de un grupo de trabajo, se regirá por el régimen especial que esta Comisión estipula para esos casos. No se trata de una reunión de la Comisión, es decir, no se pasará lista ni se tomará en cuenta el quórum. Simplemente, serán grupos de trabajo a los que les vamos a encargar esas tareas.

Creo que de esto recoge lo que hemos hablado fuera de la versión taquigráfica y resguarda a la Mesa del Reglamento.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.- ¡Apoyado!

SEÑOR ABDALA.- Supongo que de las palabras del Diputado Gandini se sobreentiende que por especial que sea el régimen, quienes están habilitados a intervenir, preguntar y hacer uso de la palabra son los legisladores.

SEÑOR PRESIDENTE (ad hoc).- Con esa consideración que hace el señor Diputado Abdala, se va a votar la propuesta del señor Diputado Gandini.

(Se vota)

——Doce por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR GANDINI.- ¿Cuándo pensamos votar?

SEÑOR PRESIDENTE (ad hoc).- El Presidente ad hoc responderá mañana.

(Hilaridad)

SEÑOR GANDINI.- En el día de hoy la Cámara aprobó la realización de una sesión extraordinaria que no coincide exactamente con el horario de la Comisión, pero es muy cercano. Si la sesión es breve, podremos mantenerlo; de lo contrario, tendremos que revisarlo. Es bueno saber qué días de la semana siguiente a la próxima pensamos votar, porque hay que prever muchas cosas, inclusive, la presentación de los aditivos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos estamos viendo mañana a la hora 9 y 30.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 10)